



1000 traktor

Történelem • klasszikusok • technika



A világ leghíreseb
traktorai

ALEXANDRA

1000 TRAKTOR

Történelem · Klasszikusok · Technika

1000
TRAKTOR

Történelem · Klasszikusok · Technika

1000 TRAKTOR

Történelem · Klasszikusok · Technika

ALEXANDRA


LANZ
BULLDOG
HX
CT 258



A fordítás az alábbi kiadás alapján készült:
1000 Traktoren
© Naumann & Göbel Verlagsgesellschaft mbH
a VEMAG Verlags- und Medien Aktiengesellschaft tagja, Köln

Hungarian translation © Markwarth Zsófia, Horváth Judit

Minden jog fenntartva.
Tilos ezen kiadvány bármely részét sokszorosítani, információs rendszerben tárolni, vagy sugározni bármely formában vagy módon, a kiadóval történt előzetes megállapodás nélkül; tilos továbbá terjeszteni másféle kötésben, borítóval és tördelésben, mint amilyen formában kiadásra került.

Kiadja a Pécsi Direkt Kft. Alexandra Kiadója, 2006
7630 Pécs, Alkotás u. 3.
Telefon: (72) 777-000
E-mail: info@alexandra.hu
www.alexandra.hu

Felelős kiadó a kft. ügyvezető igazgatója
Felelős szerkesztő N. Kovács Tímea
A kiadvány magyar változatát Merényi Tamás tördelte
A nyomás Németországban készült
Megjelent 49,5 (A/5) ív terjedelemben

ISBN 963 369 560 0

Bevezetés 9

1917–1933

A benzintraktortól a dízelvontatóig 17

A mezőgazdaság új korszaka

1933–1945

Gazdasági, általános és fagázos traktorok 35

1933–1945 a technikai fejlődés évei

1945–1960

A traktor győzelme 77

Traktorépítés és a mezőgazdaság motorizálása 1960-ig

1960–1975

A traktorgyártás virágkorának vége 219

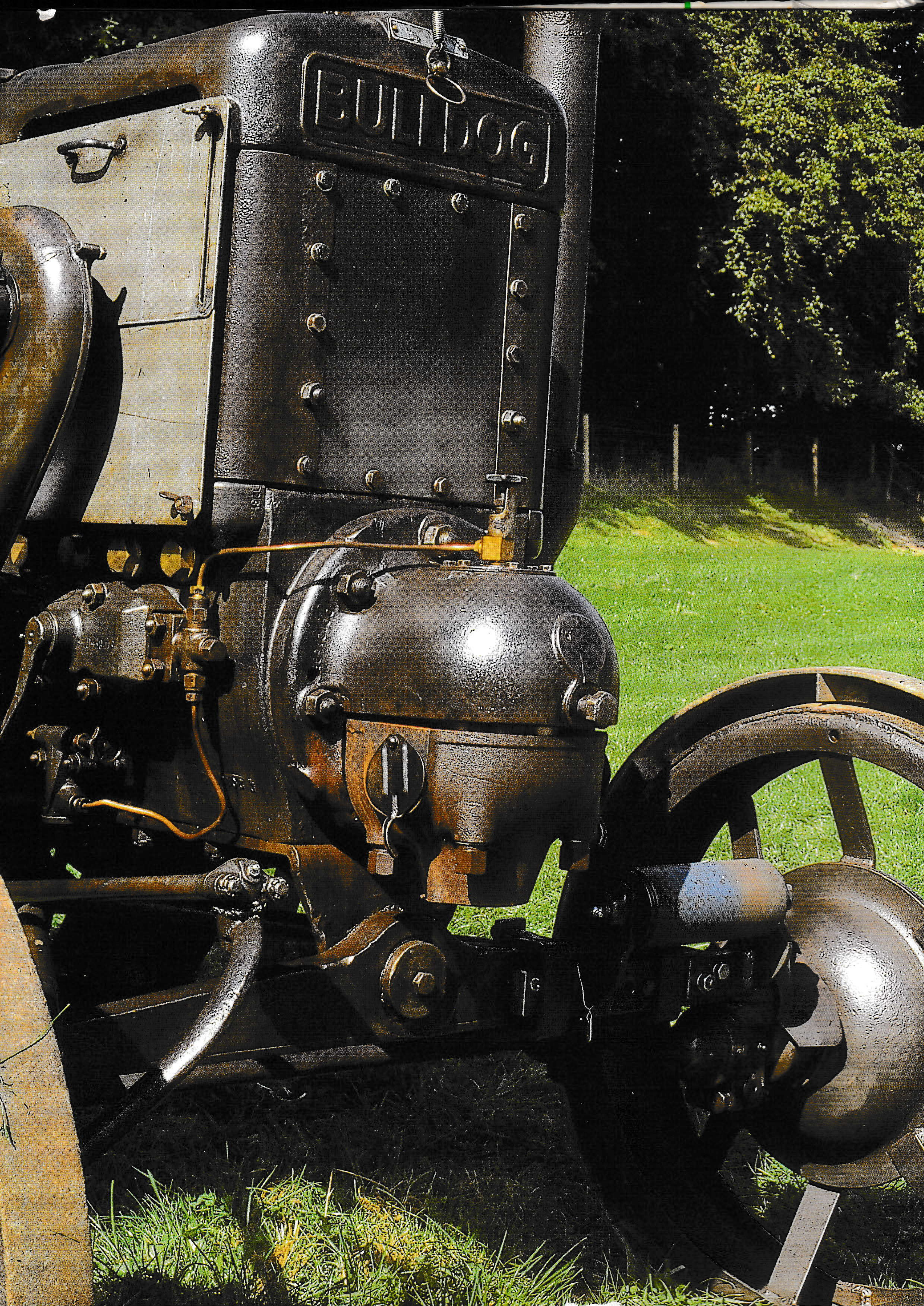
Racionalizálás, egyesülések és felszámolások
az 1970-es évek közepéig

1975-től napjainkig

A fejlődés útja a modern traktorig 293

A csúcstechnika, az elektronika és a teljesítmény a döntő

Tárgymutató 332

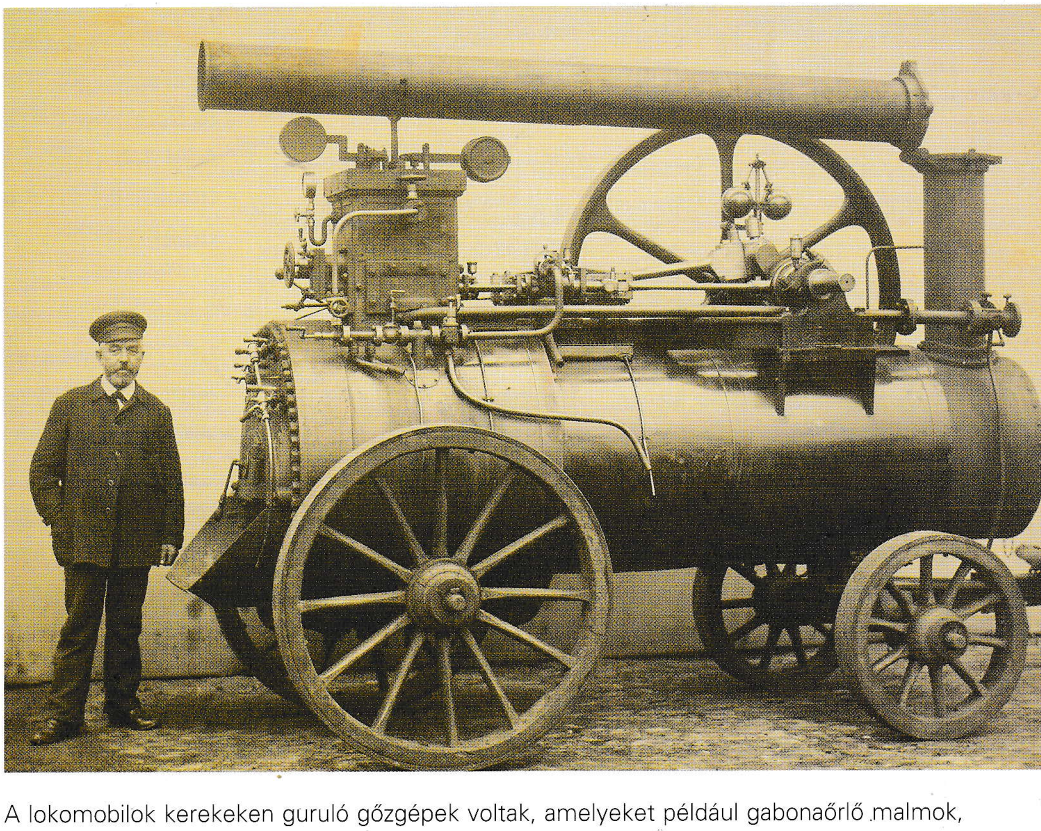

BULLDOG

Bevezetés

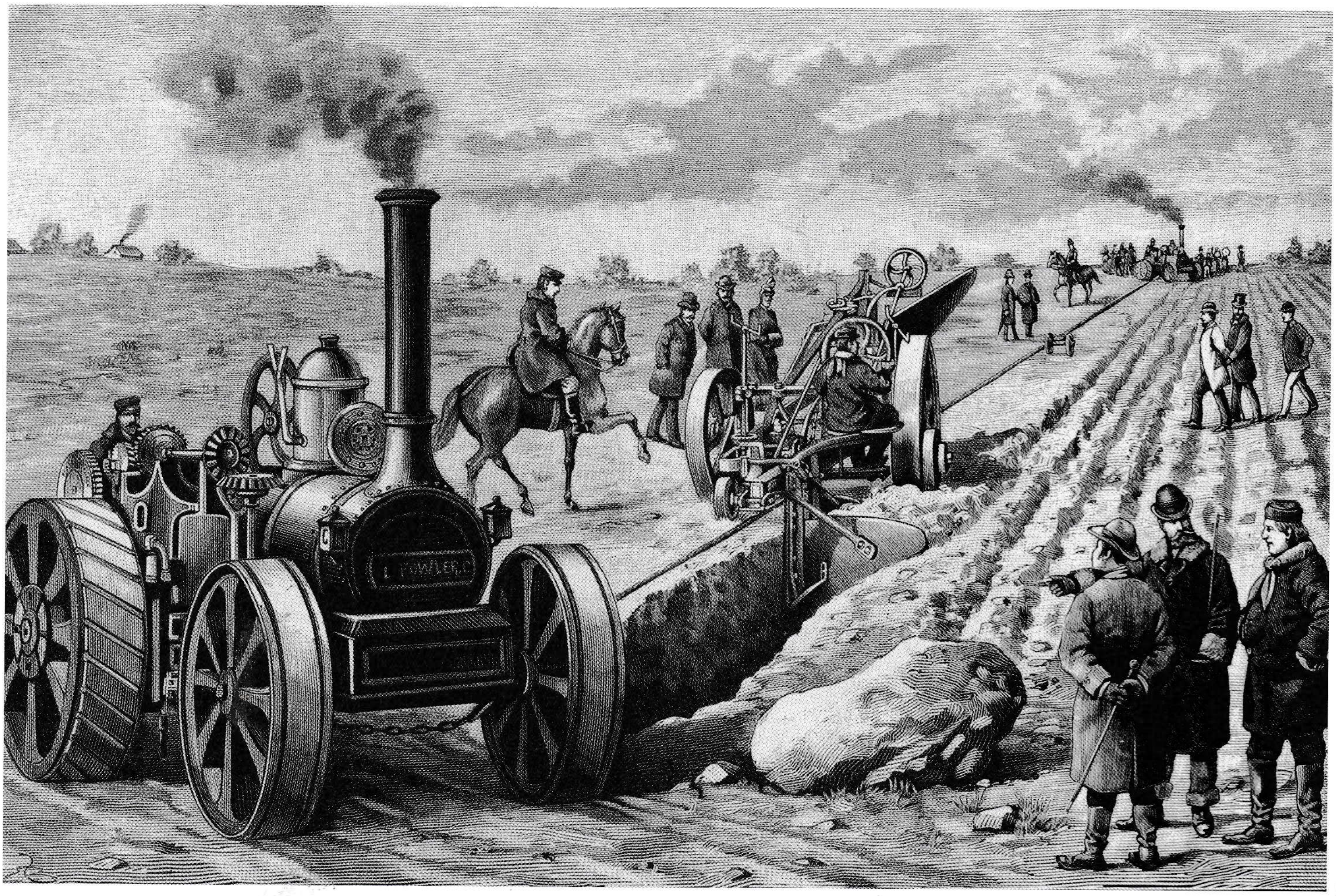
Az ekevontatók és a traktorok nélkülözhetetlenekké váltak a mezőgazdaság sokrétű feladatainak elvégzése során. Ha a mai, szinte elképzelhetetlenül tökéletes, elektronikával és számítógépes technikával gazdagon felszerelt, sok lóerős gépekre gondolunk, akkor beláthatjuk, hogy a világ ma már nem tud meglenni modern traktorok nélkül. Ez azonban nem mindig volt így, sőt nem is olyan régen a parasztoknak még e technikai segédeszközök nélkül kellett boldogulniuk.

Az ekevontató legegyszerűbb formájában egy kerekekre szerelt motor volt, amely a szántóföldön szükséges állati vonóerő kiváltására szolgált. Az ide vezető technikai fejlődés kiindulópontját a gőzgép feltalálása jelentette, amely a 18. század végén lehetővé tette a nyugat-európai társadalmak iparosodásának megindulását. 1769-ben Nicholas Cugnot francia tüzér már megalkotott egy olyan háromkerekű, lövegvontatónak tervezett gőzkocsit, amelynek gőzkazánja a kormányozható első kerék előtt helyezkedett el. Bár ez az alaktalan jármű nem jutott messzebb egy próbaútnál, ennek ellenére ez volt az első önmagától járó gőzvontató. Néhány évvel később a skót James Wattnak sikerült az általa kifejlesztett gőzgépet erőgéppé átalakítani, amely már képes volt elvégezni olyan feladatokat, amelyek mindeddig emberi vagy állati segítséget igényeltek. Az eleinte csak helyben végzett munkákhoz használt gőzgép nagyon gyorsan nélkülözhetetlen erőforrássá vált, amelyet aztán bármilyen célra használhattak, például a szénbányári vízpumpák működtetésére is. A gőzgép nem sokkal később már hajómotorként is szolgált, miután 1807-ben az első kerekes gőzhajó megjárta New Yorknál a Hudson folyót. Az első mozdony Angliából származik, abból az országból, amely az ipari forradalom éllovasa volt. Az első George Stephenson volt, aki 1830-ban Liverpool és Manchester között végigrobogott egy gőzmozdonnyal a sebtében lerakott síneken.

A gőzgépeknek a mezőgazdaságba való betörése csak idő kérdése volt, hiszen a mezőgazdaság akkoriban jóval fontosabb szerepet játszott az állam és a lakosság gazdasági fennmaradásában, mint ma a globális piacok időszakában. 1811-től kezdődően Angliában használták először a mozgó lokomobilokat malmok, cséplőgépek, bálázógépek és egyéb mezőgazdasági munkagépek működtetésére. A figyelemre méltó technikai know-how már akkor felvillantotta a mezőgazdaság rövid időn belül megvalósuló gépesítésének a lehetőségét. A gőzgépek azonban körülményesek, drágák és gyakran megbízhatatlanok voltak, s mindez a lóról vagy az ökörről nem volt elmondható. Ezenkívül az állati és az emberi munkaerő, az akkori igen ala-



A lokomobilok kerekeken guruló gőzgépek voltak, amelyeket például gabonaőrlő malmok, cséplőgépek és egyéb mezőgazdasági gépek működtetésére használtak. A képen egy a R. Wolf gépgyár által 1862-ben Magdeburg-Buckauban épített lokomobil látható.



A mezőgazdaság gépesítésének igen érdekes találmánya az angol John Fowler által kifejlesztett gőzeke. A szántóföld szélén két lokomobil áll egymással szemben, amelyek egy drótkötélen kifeszített lengőekét húznak ide-oda.

csony jövedelmek mellett jóval költségkímélőbbek voltak. Ez utóbbi tény főleg az Oderától keletre eső, nagy jelentőségű mezőgazdasági területek esetében volt igaz, hiszen ezeknek a földeknek a megművelésére nagyszámú olcsó lengyel munkaerő állt rendelkezésre.

Az USA mezőgazdaságának gépesítése

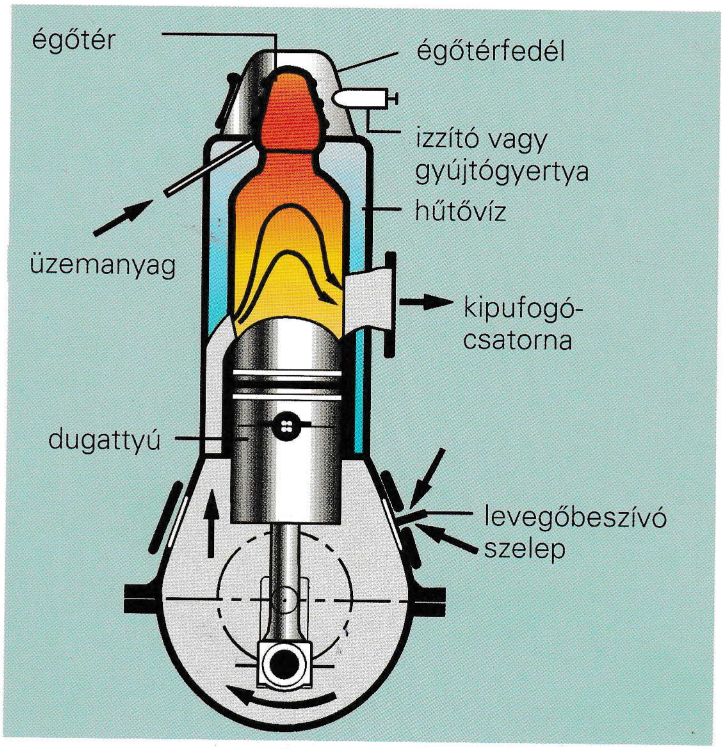
Észak-Amerikában, ahol óriási területeket műveltek meg, egészen másképpen és jóval kedvezőbben alakult a helyzet. Ott arra törekedtek, hogy több ekét kapcsoljanak össze, amelyeket aztán a szántóföld szélére állított gőzgépekkel, valamint kötelek segítségével igyekeztek az óriási kiterjedésű földeken mozgatni. Ezeket a gépeket azonban nemcsak ekékkel, hanem egyéb talajművelő eszközökkel is felszerelték. E hatalmas méretű gépek legnagyobb példányai 150 LE teljesítményre voltak képesek, valamint naponta 14 hektárnyi szántóföldet tudtak megművelni. Eközben a 20 tonna súlyú óriások körülbelül 80 mázsa szenet és több mint 1200 liter vizet használtak el egy üzemóra alatt. A gépek mintegy 5000 USA dollárba kerültek, ami egyenlő volt egy egész farm értékével!

1856-ban Angliában John Fowler szabadalmaztatta azt a találmányát, amely a szántóföld két szélén álló gőzlokomobilokhoz rögzített kötél segítségével egy lengőekét húzott ide-oda. Ezt a megoldást Fowler egyik korábbi munkatársa, Max Eyth német mérnök és technikus fejlesztette tovább, aki oly mértékben tökéletesítette a gőzhajtással dolgozó ekéket, hogy ennek nyomán ez az eljárás világszerte elterjedt. Ugyanez a Max Eyth készítette elő a „Német Mezőgazdasági Társaság" (DLG) megalapítását is, amelyet 1885-ben hoztak létre. A helyhez kötött gőzhajtású ekék működtetése azonban túl körülményes volt, és a magas beszerzési költségek miatt eleve csak nagyüzemekben használták őket. Ugyanakkor a megművelendő szántóföldeknek szinte teljesen simának kellett

lenniük. Akkortájt kiszámolták, hogy az ilyen gépek használata csak akkor volt gazdaságos, ha legalább évi 400 hektár szántóföldet tudtak a segítségükkel megművelni. Ez volt az oka, hogy ezek a gépek – ellentétben Észak-Amerikával – nem tudtak elterjedni Németországban.

A motorok fejlődése

A 19. század végén alapvetően új lehetőségek nyíltak meg a belsőégésű motorok feltalálásával. Nikolaus August Otto már 1862-ben kifejlesztette a gázmotort. Ez volt az 1876-ban feltalált első négyütemű benzinmotor alapja, melyet feltalálójáról Otto-motornak is neveztek. Vele egyidejűleg Gottlieb Daimler is megépítette négyütemű benzinmotorját, amelyet később erőgépeiben hasznosított. 1890-ben az angol Hornsby és Akroyd feltalálta a kétütemű, égőteres motort, amelynek előnye, hogy olcsó nehézolajjal üzemeltethető. Később ezzel a motorral terjedtek el világszerte a legendás Lanz-Bulldogok. Nem hiányozhat a sorból Rudolf Diesel sem, aki 1897-ben fejlesztette ki a róla elnevezett, manapság minden vontatóban használt dízelmotort.



Az Otto- és dízelmotortól eltérően, az égőteres motor esetében az üzemanyag nyomás alatt gyullad be a forró, hűtetlen falú előkamrában (égőtér). Az egy- vagy többhengeres égőteres motorok leggyakrabban két ütemben működnek. Felépítésük és kezelhetőségük egyszerű, élettartamuk hosszú. Ezért sokáig használták mezőgazdasági gépek meghajtására.

Ebben az időben az ipari államok számára egyre inkább szükségszerűvé vált a mezőgazdaság motorizálása. Az iparosodással járó folyamatos lakosságnövekedés, az egyre több ember élelmezésének a problémája elengedhetetlenné tette a föld termékenységének növelését. Az elavult módszerekkel történő földműveléssel azonban nem lehetett ezt elérni.

Az önjáró földművelő gépek használatának éllovasa egyértelműen Amerika volt. 1889-ben a Rumely által gyártott gőzvontatók alvázára szereltek fel első ízben belsőégésű motorokat. Néhány évvel később további gyártók is megkezdték az ilyen meghajtású traktorok előállítását, majd világszerte alakultak vállalatok, amelyek mezőgazdasági eszközök és gépek építésére specializálódtak. Így például Landini, Case, McCormick, Deere, Ford, Deering és mások, akikről majd később esik szó. Ők voltak a mezőgazdaság világszerte meginduló gépesítésének az úttörői. A „traktor" elnevezést először a Hart-Parr vállalat használta 1906-ban. Az első világháború előtt a traktorépítés központja az USA-ban volt, mivel az ottani mezőgazdaság rendelkezett azokkal a feltételekkel, amelyek az új, nagy darabszámban, sőt részben szériában gyártott benzintraktorok gyors elterjedéséhez szükségesek voltak.

Az ekevontatóktól a motoros ekékig

Németországban a kölni Deutz gázmotorgyár foglalkozott az úgynevezett belsőégésű ekevontatók fejlesztésével, amelyeket először 1907-ben mutattak be. Egy ilyen gép tízórai munka során közel 200 liter benzint használt el. Másik utat választott a mannheimi Lanz vállalat, amely egy magyar tervező, Kőszegi által kifejlesztett talajmarógép sorozatgyártására állt rá, amely mocsaras területeket és pusztákat tett megművelésre alkalmassá.

Ez volt az aranykora a merev vázzal és két nagy hajtókerékkel rendelkező motoros ekéknek is. A motor a kerekek előtt helyezkedett el. A szilárdan rögzített ekevason volt maga az eke, amely a jármű hátsó részén található, s amely kormányozható támasztókerékkel is rendelkezett. Az első függesztett ekét 1908-ban Robert Stock gyártulaj-



Az 1929-ben gyártott Lanz típusú cséplőgépet – amelyet itt egy hagyományos mezőgazdasági ünnepen mutattak be – egy hosszú, lapos szíj hajtja. Ilyen, lovas kocsik által húzott gépekkel jártak a bérmunkások faluról falura, házról házra, és néhány nap alatt elvégezték azt a munkát, amely az eddigiekben több hónapot is igénybe vett.

donos szerelte kerekekre. Mivel a függesztett ekék jól szerepeltek, egyre több vállalat foglalkozott gyártásukkal, többek között a hannoveri Hanomag vállalat is.

E gépek teljesítménye jóval túlszárnyalta a fogatos ekék lehetőségeit, azonban volt egy nagy hátrányuk: kizárólag a nagyüzemek engedhettek meg maguknak vagy bérelhettek ilyen földművelő gépet, mivel csak ebben az esetben térültek meg a magas beszerzési költségek. Így viszont nem kellett lovakat tartaniuk, és ezzel egy időben erősen csökkenthették a földmunkások létszámát is. Ezeknek a gépeknek a gazdasági előnyei abban is megmutatkoztak, hogy kevesebb pénzt kellett takarmányra fordítani. Hiszen a ló és az ökör akkor is eszik, ha nem dolgozik – ezzel szemben a gép csak munkavégzés közben használ üzemanyagot. A középszintű és kisebb gazdaságok azonban továbbra is rá voltak szorulva az állati munkaerőre.

Henry Ford meghatározó fejlesztései

Ugyanakkor ezen gazdaságok számára is egyre sürgetőbbé vált olyan univerzális erőgépek előállítása, amelyeket húzó- és hajtógépekként egyaránt lehetett használni. Számos konstruktőr foglalkozott ezzel a feladattal, akik különféle terveket készítettek és különböző járműveket hoztak létre – a legforradalmibb koncepció azonban az USA-ból származott. 1906-ban Henry Ford kifejlesztett egy kisvontatót, amelynek eleje egy autó előrészéből állt, hátul pedig egy kévekötő aratógép hátsó kerekeit használta. Ebből fejlődött ki az a könnyű ekevontató, amely már magában foglalta azokat az alapelveket, amelyek még ma is érvényesek, mint például az egységes, egybeépített szerkezet, valamint a csekély súly. 1917-ben a Fordson-vontató már nagy szériában készült, amely porlasztós motorral, háromsebességes váltóval és hátramenettel volt felszerelve. Ezzel a futószalagon gyártott, jutányos áron kínált járművel a gazdálkodó nemcsak szántani tudott, hanem mindenféle más földmunkát is képes volt elvégezni. Szíjtárcsájának köszönhetően, a Fordsont helyhez kötött motorként is használták a gépek meghajtására. Ezenkívül szekerek és eszközök vontatására is alkalmazták. A Fordson megjelenésével kezdődött meg a mezőgazdasági ekevontatók új időszámítása. Minden tekintetben útmutató szerkezet volt ez, ezért nem csoda, hogy a Fordson-vontató hosszú éveken át minden konstrukció példaképeként szolgált.

A mezőgazdaság gépesítése Németországban

Ezzel egy időben dobta piacra Németországban a mannheimi Heinrich Lanz vállalat a legendás, kétütemű égőteres motorral felszerelt Bulldogot, amely egy közel 40 éven át tartó gyártási folyamatot indított útnak. Elsőként cséplőgépek hajtására és szállítására tervezték, majd 1924-ben bemutatták a szántásra tervezett hajlított kormányú, négy-



A lokomobilok világszerte elterjedtek, és részben, mint itt Chilében, a 20. század közepéig gabonacséplésre használták őket. A képen jól látható a szénnel való tüzelés.

Az 1930-as években összességében is óriási lendületbe jött a vontatógyártás – s ez nem csak Németországra vonatkozik. Nagyszerű konstrukció volt a Deutz által 1936-tól gyártott ún. parasztvontató, amellyel végre a kistermelők is egy megfelelő és megfizethető járműhöz jutottak. Ezek és a hasonló formájú traktorok indították el a kisüzemek motorizációját. Ezenkívül nagyon népszerűek voltak a 22 LE-s kistermelői vontatók.

A háború a mezőgazdaság számára sok tekintetben stagnálást és visszaesést hozott. A háború második felében majdnem kizárólag szilárd tüzelőanyaggal működő generátoros vontatókat használtak, mivel Németországban hiány volt a folyékony üzemanyagból.

kerék-meghajtású Bulldogot. A másik fontos traktor a Hanomag WD-kerekes vontató volt, amely alapjaiban ugyan a Fordsonhoz hasonlított, sok szempontból azonban mégis különb volt nála.

A Lanz, a Hanomag és a Deutz által gyártott traktorokkal az 1930-as évekig sikerült a nagyüzemek motorizálása és gépesítése, a kisbirtokosok számára azonban még mindig túl drágák voltak ezek a járművek. Ezzel egyidejűleg jelentek meg az univerzális, légtömlős kerékabroncsok, amelyek az addig szántásra használt vaskereket, illetve a közúti használatra alkalmas féltömör abroncsot váltották fel. Ezek legnagyobb előnye az volt, hogy a vontató használatát úgy tette mindkét célra alkalmassá, hogy közben cserélni kellett volna a gumikat vagy a kerékvázat. Ugyanakkor a német gyártók egyre inkább a dízelmotorok elterjedését támogatták, amely folyamat az USA-ban lényegesen tovább tartott. A dízelmotorok máig egyedülálló szívósságuk és gazdaságosságuk okán egyre inkább előtérbe kerültek.

Az ötvenes évek: vontatók nagy és kis mezőgazdasági üzemek számára

A háború elvesztése ellenére, a többfelé felosztott Németország technikusainak optimizmusa és improvizációs tehetsége nem veszett kárba. Röviddel a pénzreform után, óriási kereslet alakult ki főleg a kisvontatók csoportjába tartozó traktorok iránt, amelynek nyomán létrejött a második motorizációs hullám, amely aztán magával hozta Németországban a traktor végső és áttörő sikerét. Akkoriban a piac befogadóképessége szinte korlátlan volt, s így az új járművek forgalomba helyezése olyan magas értékeket mutatott, amelyekhez hasonlót valószínűleg sohasem lehet már elérni. Ez pedig arra bátorította a kiskereskedőket, hogy egyszerű traktorokkal jelentkezzenek a piacon.

Azonban már az 1950-es évek végére telítődött a piac, miközben új, külföldi versenytársak is feltűntek, akik költségkímélő ajánlatokkal próbálták meghódítani a piacot. Sokan feladták a versengést, mert a kevésbé kiépített forgalmazói hálózat vagy a rendelkezésre álló kapacitás miatt nem tudták fedezni költségeiket. Ez elsősorban az üzletág



Ez a Heucke típusú gőzeke, amely 1928-ban készült, még ma is bizonyítja működőképességét. Két gőzhajtásos lokomobilból áll, körülbelül 250 lóerős, széntüzeléses és egy lengőekét hajt.

kistermelőit és a kezdőket érintette, de idővel a nagyobb, hírneves tagokat is, mint a Lanz, a MAN, a Fahr, a Porsche és a Güldner. Külföldön is ugrásszerűen megfogyatkozott a kereskedők száma. Sok egykor ismert gyártó nyom nélkül eltűnt vagy átvették őket a még nagyobbak.

Az 1960-as évek elején majdnem mindenhol megfigyelhető volt a vásárlási szokások megváltozása. Néhány éve még a kisvontató számított a gazdák kedvencének, most viszont egyre nőtt a nagyobb teljesítményű traktorok iránti kereslet. Eddig elég volt a négy vagy öt sebesség, az erőleadó tengely és a szíjtárcsa, most azonban hidraulikát, motoros erőleadó tengelyt, összkerékmeghajtást, újszerű sebességváltót és a technika egyéb modern vívmányait követelték a vevők. A kisebb kereskedők ezeket nem tudták teljesíteni, mivel csak igen ritkán tudták biztosítani a technikailag egyre igényesebb járművek fejlesztési költségeit.

Verseny és koncentráció – traktorépítés az új évszázadban

Világszerte, s egészen napjainkig tart a kiéleződött konkurenciaharc a stagnáló, sőt gyengülő piacon, miközben egyre csökken az újonnan forgalomba helyezett járművek száma. A piacok telítve vannak, csupán a gazdaságilag fejletlen országok mutatnak jelentősebb növekedést. Csak azok a gyárak maradtak életben, akiknek sikerült egy pénzügyileg erős konszernnel társulniuk. Így aztán kevés gyártó maradt fent, akik az együttműködés és a globális fellépés segítségével próbálnak piacon maradni. A kisebb gyártók közül pedig a speciális traktorokkal foglalkozók tudtak egyes piacokon sikeresek maradni.

A Deutz a SAME-konszernhez, a Fendt a világszerte jelenlévő AGCO-csoporthoz csatlakozott, az IHC

majd 70 év után feladta német székhelyét, és azóta Franciaországban, Angliában és az USA-ban gyártja a traktorait. A Ford, a New Hollanddal együtt abbahagyta a mezőgazdasági gépek gyártását és most a Fiat-csoport befolyása alá tartoznak. Az eddig partner nélkül dolgozó John Deere világszerte forgalmazott traktorait Mannheimban és az USA-ban gyártja, valamint a Renault-val kooperál, amely a maga részéről a Massey-Fergusonnal forgalmaz közös modelleket. A jövőbeli fejlődés azonban még biztosan tartogat meglepetéseket.

Ez a könyv több mint 1000 traktor pompás, színes fényképét tartalmazza. Többnyire a gyűjtők körében megtalálható traktorokról van szó, Németországból és Európából, de a tengerentúlról is. A nagy választék ellenére sem sikerült azonban a szakma összes, valaha épített járművét bemutatni. Erre még e mű terjedelme sem lett volna elég. Némely állam, illetve gyártó járművéről le kellett mondani, mivel azokról sem képanyag, sem dokumentum nem állt rendelkezésre. Ezek közé tartozik a Kínai Népköztársaság, Észak-Korea, India és más távoli országok, amelyek szintén rendelkeznek traktoriparral. Mivel ezeket a járműveket valószínűleg sohasem importálják Németországba és Közép-Európába, talán soha nem is fogjuk megismerni. Amennyiben Önök, kedves Olvasók rendelkeznek képekkel, dokumentumokkal és információkkal ritka traktormodellekről, származás és évjárat nem számít, kérjük, legyenek szívesek vegyék fel a kapcsolatot a kiadóval.

Itt szeretnék köszönetet mondani mindenkinek, aki lehetővé tette számomra a fényképezést, illetve információkkal, felvilágosítással és tanácsokkal segítették munkámat. Paulus Beuken barátom (Heerlen/Hollandia) hatásos segítsége nélkül e könyvből hiányozna néhány ritkaság. Tőle származik a könyvben lévő illusztrációk nagyobbik része is.

A kiadó és a szerző jó szórakozást, örömet és kikapcsolódást kíván a traktorok elbűvölő világának felfedezőútja során.

Udo Paulitz, Duisburg


McCORMICK-

1917–1933
A benzintraktortól a dízelvontatóig

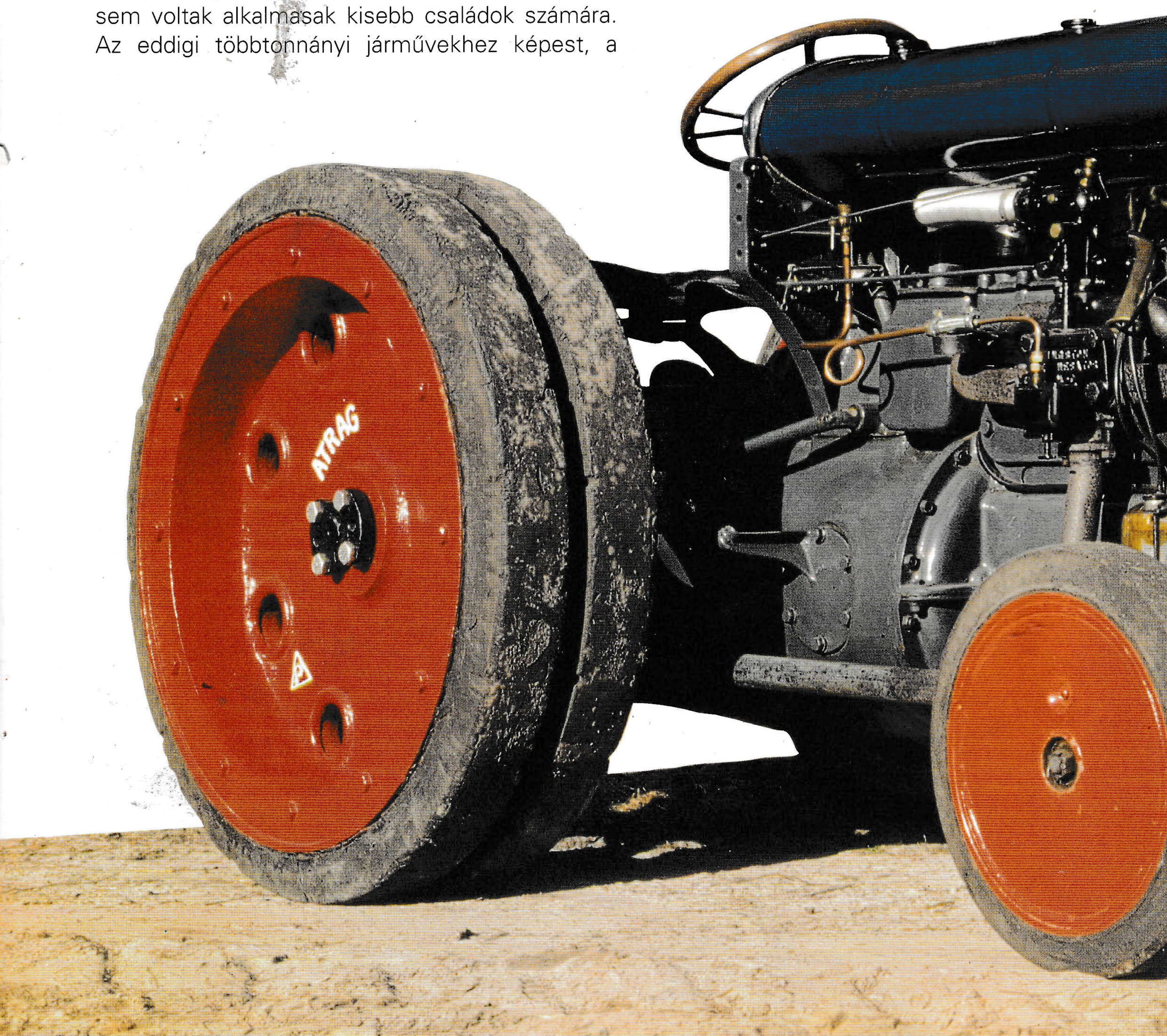


A benzintraktortól a dízelvontatóig

A mezőgazdaság új korszaka

Az 1917-es évet joggal nevezhetjük az újszerű ekevontató születésének. Ugyanis ebben az évben mutatta be Henry Ford a híres Fordson-traktort, azt a konstrukciót, amely a továbbiakban a legerőteljesebben határozta meg az ekevontató fejlődését. Ez egy könnyű és olcsó, elemes építésmód szerint készített benzines traktor volt, amelynek motorja a hátsó meghajtással együtt egy egységes önjáró szerkezetet alkotott.

Persze igaz, hogy a négyütemű motor feltalálása óta – főleg az Amerikai Egyesült Államokban, amely mindig is a mezőgazdaság gépesítésének éllovasa volt – a traktorok egész sora rendelkezett ilyen hajtóművel. Nagy és drága gépek voltak ezek, amelyek azonban már óriási méretük miatt sem voltak alkalmasak kisebb családok számára. Az eddigi többtonnányi járművekhez képest, a könnyen kezelhető Fordson csupán 1215 kg-ot nyomott, és a gépkocsigyártásban már bevált futószalagos rendszernek köszönhetően azoknak csupán a töredékébe került.



Ez a forradalmi konstrukció világszerte bombaként csapott be és lényegében háttérbe szorította mindazokat a járműveket és gépeket, amelyekkel addig a szántóföldeken dolgoztak. Mindenekelőtt az amerikai vetélytársak vették át a Fordson építési elveit, és tekintették példaképüknek saját terveik kidolgozásánál.

Az első világháború veszteségeinek hatása alatt álló Német Birodalom csak az 1920-as évek közepén jutott oda, hogy modern gondolkodású technikusai és mérnökei ezeket az új ötleteket átültették és hasznosítani tudták. Addig a nagy és nehéz motoros ekék, talajmaró gépek, valamint az egykori tüzérségi vontatókból átalakult benzintraktorok voltak elterjedve. Először a Hanomag-WD kerekes vontatóival, valamint a Lanz Nagy- és Hűtőbulldogjai jelentették azokat a vontatógépeket, amelyeket már nemcsak a nagybirtokokon vagy bérvállalkozásoknál, hanem az építési, a fuvarozási és a szállítmányozási szakmában is használtak. Amíg a Lanz-Bulldogok olcsó nehézolajjal is üzemeltek, addig a kétkarburátoros WD-vontatók csak benzinnel és petróleummal működtek. Ezek az új vívmányok azonban egyelőre csak a nagyobb üzemek számára voltak elérhetőek, a kisebb termelőknek majdnem mindig megfizethetetlenek voltak.



Kivételt jelentett a mannheimi Heinrich Lanz vállalat, amikor 1921-ben kihozta az első kétütemű, égőteres rendszerű Bulldogot, amellyel nagy érdeklődést váltott ki. A későbbiekben híressé vált Lanz-Bulldognak ez az őse robusztusnak, megbízhatónak, könnyen kezelhetőnek és gazdaságosnak bizonyult, mivel olcsó nyersolajjal és más éghető hulladékanyaggal is üzemelt. Az első 12 lóerős Bulldogot persze sokkal inkább önjáró, de egy helyben dolgozó munkagépnek kell tekintenünk, amely elasztikus abroncsának köszönhetően könnyű közúti vontatóként is bevethető volt. Szántóföldi munkákra azonban kevéssé volt alkalmas.

Az infláció és a gazdasági világválság nyomán az üzemanyag problémája a traktorok esetében is egyre jelentősebbé vált. A motor- és járműgyártók számára így egyre inkább nyilvánvaló lett, hogy a jövő a jóval költségkímélőbb dízelmotoroké. Így az összes gyártónál megnőtt az ilyen motorok iránti kereslet, ami felgyorsította ennek a motortípusnak az 1920-as években még igencsak visszafogott fejlődését.

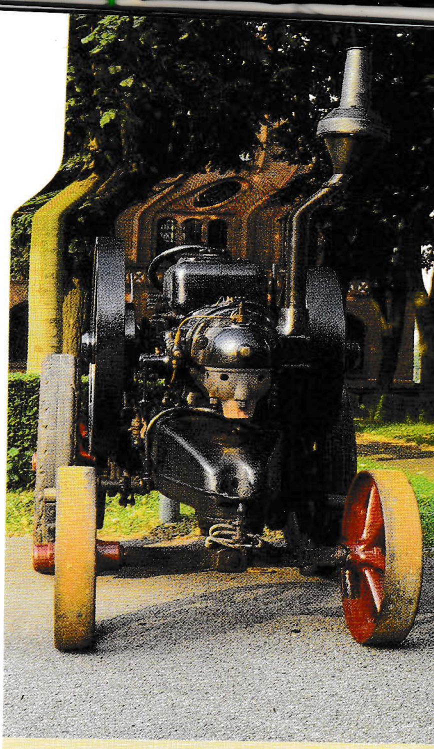
Németország

Lanz – az égőteres Bulldog
a mezőgazdasági gépesítés úttörője

Lanz 12 LE, HL típus

Az 1921-ben Lipcsében, a Német Mezőgazdasági Társaság által rendezett mezőgazdasági kiállításra a mannheimi Heinrich Lanz vállalat egy különleges meglepetést tartogatott, amely nem kis feltűnést keltett. Ez volt a világon az első lokomobil konstrukcióból kifejlesztett Lanz HL típusú nyersolajas vontató, amelyet egy kétütemű-egyhengeres égőteres motor hajtott. Ezt a szerfelett gazdaságos és sokoldalú Bulldogot cséplőgépek és egyéb mezőgazdasági munkagépek hajtására tervezték, amely azonban megfelelő tömörgumi-abroncsozással vontatásra is alkalmas volt.

modell:	*Lanz 12 LE, típus HL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1921–1927*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*6220*
gyártott darabszám:	*kb. 6000*







Lanz 12 LE, HL típus
közúti Bulldog

A Lanz-nyersolajvontató HL eredetil olyan vontatónak készült, amellyel a me hajtandó gépeket az egyik munkahelyrő másikra lehetett szállítani, anélkül, hogy e hez igavonó állatokra lett volna szükse Hogy nehéz terhek szállítása esetén a k rekek jobban tapadjanak a földhöz, a hát kerekeket elasztikus gumiborítással vont

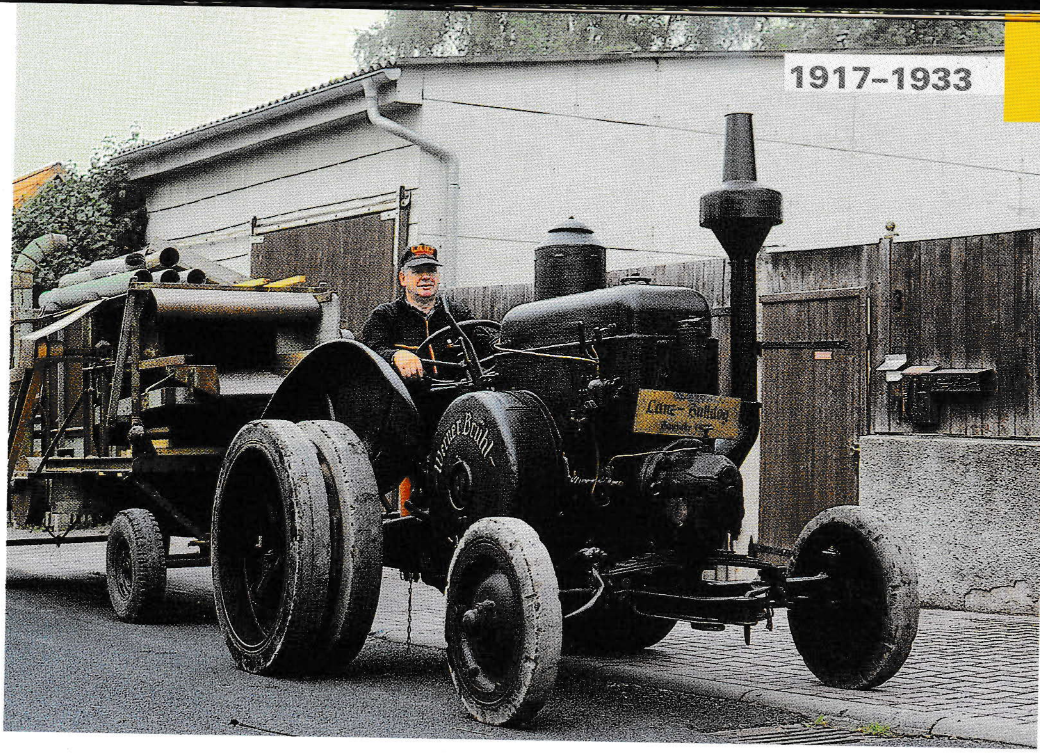
be. Az 1921-ben épített Bulldog szem nézve némi fantáziával egy bulldog pof ra emlékeztetett, amelyről végül is hiv los nevét kapta.

modell:	*Lanz 12 LE, típu HL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1921–1922*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*6220*
gyártott darabszám:	*kb. 6000*

Lanz 22/28 LE, típus HR 2, közúti Bulldog

A Lanz az 1926-ban gyártott HR 2 típusú Nagy-Bulldog előállításánál vezette be a futószalagon történő gyártást. Ez az erős, gőzhűtéses Bulldog volt az első elemes építési móddal készült Lanz-modell, amelyet főleg nagy kiterjedésű földek és birtokok megművelésére használtak. Exporttermékként is nagy jelentőségre tett szert. A legdrágább típus a keménygumi-abronccsal felszerelt, főleg utcai forgalomban használatos közúti Bulldog volt. Ennek maximális sebessége 13 km/óra volt.

modell:	*Lanz 22/28 LE, típus HR 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1926–1931*
LE/kW:	*22/16,2*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*7230*



Lanz 12 LE, típus HL, közúti Bulldog

A későbbi közutakra tervezett 12-es Lanz-Bulldogok mind a négy öntöttvas kerekükre keménygumi abroncsot kaptak. Ez a típus számos, kis földrajzi távolságokon belül tevékenykedő vállalkozás – mint például szállítmányozók, bútorkereskedők, költöztetők, szénkereskedők és mutatványosok – igényeit elégítette ki. Különösen gazdaságossá tette, hogy égőteres motorja majdnem minden égésre alkalmas olajat, selejtes olajat és üzemanyagot képes volt feldolgozni.

modell:	*Lanz 12 LE, típus HL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924–1927*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*6220*
gyártott darabszám:	*kb. 6000*



Lanz 12 LE, típus HL vas Bulldog

A Lanz HL legegyszerűbb változatának vaskerekei voltak, amellyel a Bulldog előre és hátra 4,2 km/órás sebességgel tudott haladni. A vontatás segítésére a hátsó kerekek hamar durva mintázatot és kapaszkodóéleket kaptak. Sebességváltója nem volt, ezért irányt csak álló helyzetben, ügyes kormányzással lehetett váltani. A HL kevéssé volt alkalmas szántóföldi munkákra, ezért újabb fejlesztések váltak szükségessé.

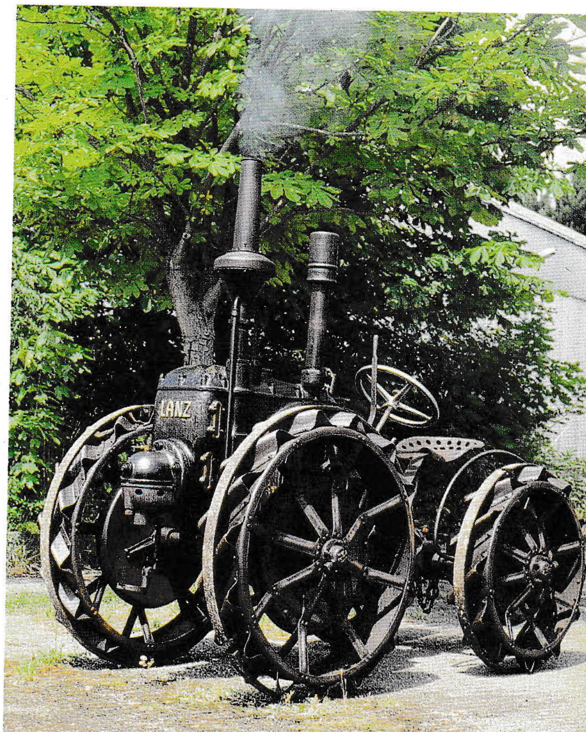
modell:	*Lanz 12 LE, HL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1921–1927*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*6220*
gyártott darabszám:	*kb. 6000*



Lanz 12 LE, típus HP (hajlított kormányú)

Szántóföldi munkára sokkal alkalmasabb volt a „hajlított-kormányú" név alatt híressé vált Lanz HP-Bulldog. Ez a HL-sorozatot jellemző nehézolajmotorral felszerelt szántóföldi Bulldog nagyobb első kerekei révén különösen festett. Négykerékmeghajtásával és hajlított kormányával jóval megelőzte korát. A kerekein kapaszkodóélek voltak, közúti használatát pedig futógyűrűk tették lehetővé. A magas eladási ár melletti alacsony teljesítménye miatt azonban forgalma a várttól jóval elmaradt.

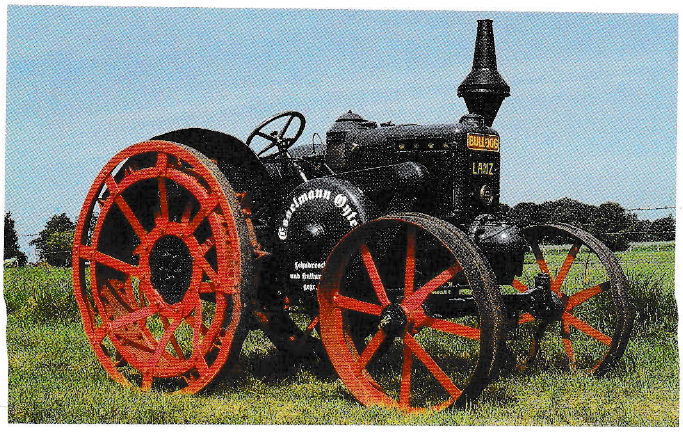
modell:	*Lanz 12 LE, típus HP (hajlított kormányú)*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1926*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*6220*
gyártott darabszám:	*723*

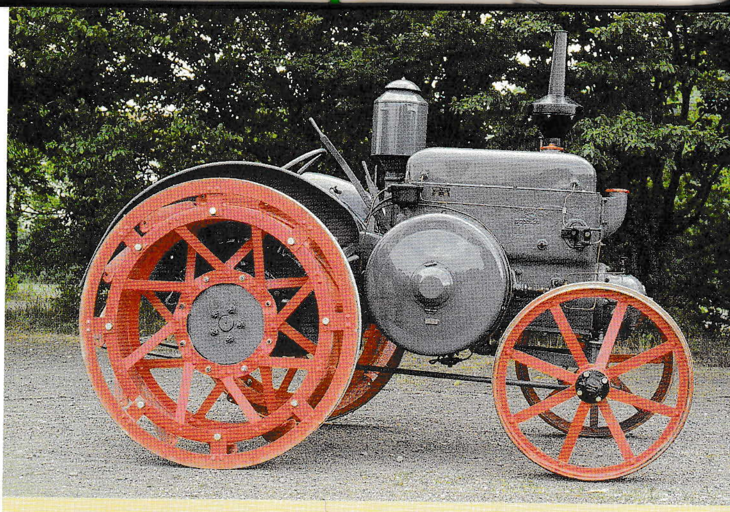


Lanz 15/30 LE, típus HR 5 mezőgazdasági Bulldog

Különösen vízszegény országokban kifogásolták ezt a modellt, amelynek a gőzhűtés miatt igen magas volt a vízigénye. Nem utolsósorban ez vezetett a termoszifonos hűtéssel rendelkező, nagyobb teljesítőképességű utódmodellhez, amelynek esetében a hűtővíz tartalékát 135 literről 60 literre csökkentették. Ezek a Hűtőbulldogoknak nevezett járművek zárt vízkörforgású rendszerrel dolgoztak, vízpumpa nélkül. Könnyebbséget jelentett az új, hátramenettel rendelkező háromsebességes gömbváltó. Ezzel a körülményes átkormányozás a múlté lett.

modell:	*Lanz 15/30, típus HR 5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz 22/28 LE, típus HR 2, vas Bulldog

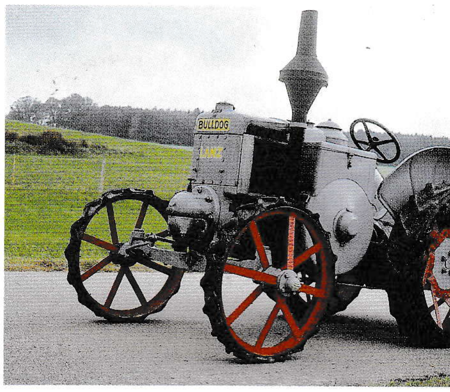
A szántóföldi munkákra tervezett vaskerekű 22/28-LE-szántó Bulldo elég erős volt a mélyekézésnél szükséges háromtestű eke húzásár Végsebessége 8 km/óra volt. A körülbelül 3000 kg súlyú jármű egy tervezésű négysebességes váltóval rendelkezett, amelynek fokozat átkormányozás után hátramenetben is használhatóak voltak. Az ábra ból jól kivehető az átlátható és világos egybeépített szerkezet, amel ben a váltó és a motorblokk egy egységet képez.

modell:	*Lanz 22/28 LE, típus HR 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1926–1931*
LE/kW:	*22/16,2*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*7230*

Lanz 15/30 LE, típus HR 5 mezőgazdasági Bulldog

A Lanz Hűtőbulldognak volt kapaszkodó vaskerekekkel felszerelt változata is, amelynek hatására a jármű vonóereje puha és homokos terepen egyaránt megnőtt. A modell típusleírása szerint a motor teljesítménye a vonóhorognál 15 LE, a szíjtárcsánál, illetve tartós teljesítménynél 30 LE. A vaskerekes modellt szíjtárcsával és sokszor erőleadó tengellyel rendelték. Elektromos világítás csak ritkán állt rendelkezésre. A vaskerekű mezőgazdasági Bulldog maximális sebessége 5,6 km/óra volt.

modell:	*Lanz 15/30 LE, típus HR 5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz 15/30 LE, típus HR 5 közúti Bulldog

Tömörgumi-abronccsal felszerelve (az itt ábr zolt, 1929-ben gyártott példányt később sz relték fel légtömlős abronccsal) a Hűtőbulld nagyon gazdaságos közúti járműnek szám tott. Az először ebbe a gépbe beépített vált szerkezet nagy előnyöket jelentett a közú használat során. Azzal, hogy megszűnt az á kormányzás, ez a típus összehasonlíthatatl nul fordulékonyabb lett. Egy fokozatszaba lyozó beépítésének köszönhetően a fordula számot 630/percre, a teljesítményt pedig 3 LE-re tudták növelni.

modell:	*Lanz 15/30 LE, típus HR 5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz 22/38 LE, típus HR 5 közúti Bulldog

A Lanz Hűtőbulldog 22/38 LE-s közúti traktornak elasztikus dupla hátsó kerekei voltak, amely közepén kihúzható kapaszkodókkal volt felszerelve. A vonóerő növelésére ezeket egy speciális szerszám segítségével lehetett kihúzni, majd a hátsó kerekek futófelületére keresztbe felerősíteni. Külön volt rendelhető a világítás, az elektromos gyújtás, a Bosch-duda és a tető. Ezek a járművek harmadik sebességben elérték a 15,8 km/órás sebességet.

modell:	*Lanz 15/30 LE, típus HR 5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*38/27,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz 15/30 LE, típus HR 5 közúti Bulldog

A 15/30-as közúti Bulldog egybefüggő, fellépőkkel összekötött, gépkocsihoz hasonló sárvédőkkel is kapható volt. Bizonyos értelemben ezek voltak a későbbi gyors Bulldogok előfutárai. Ez a légtömlős, két befecskendező szivattyúval ellátott nagyon ritka változat 1930-ból származik. Motorja indítás után benzinről dízelüzemre kapcsolható. Ennek köszönhetően leállítás után rövid idővel újra könnyen beindítható volt.

modell:	*Lanz 15/30 LE, típus HR 5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz 22/38 LE, típus HR 5 c, közúti Bulldog

Ez a kivitel a fokozatszabályozó következtében 38 LE mellett összesen hat előremeneti és két hátrameneti sebességgel rendelkezett. Elasztikus abroncs esetén 15,6, légtömlős abroncs esetén figyelemre méltó 19,4 km/órás végsebességgel rendelkezett. A szilárd vezetőfülke és az ablaktörlő első ízben ennél a típusnál volt rendelhető.

modell:	*Lanz 22/38 LE, típus HR 5 c*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*38/27,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz 22/38/44 LE, típus HR 6 mezőgazdasági Bulldog

A Lanz HR 5 gyártási számú járművek sokban hasonlítottak a HR 6-os sorozat járműveihez. A Hűtőbulldogok között ezek voltak a leg-erősebb gépek, amelyek egészen 1935-ig fennmaradtak. Maximális teljesítményük 44 LE volt. A felhasználható tartós teljesítmény ezzel szemben 38 LE volt. Itt a vaskerekű, 3300 kg nehéz, elektromos világítás nélkül mezőgazdasági Bulldogot láthatjuk. A vaskerék miatt maximális sebessége 7,9 km/órára korlátozott.

modell:	*Lanz 22/38/44 LE, típus HR 6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1930–1935*
LE/kW:	*44/32,2*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz 15/30 LE, típus HR 5 mocsári Bulldog

A Lanz HR 5-ös és 6-os gyártási számú Hűtőbulldogjai speciális célokra különleges kivitelben is kaphatóak voltak. A homokos és nedves talaj esetére kapható volt egy olyan változat, amely hátsó kerekek helyett feltűzhető hernyótalppal, valamint mocsaras területek művelésére széles speciális forgókerekekkel rendelkezett. Az utolsó, itt látható példány megjelenése különösen tekintélyes.

modell:	*Lanz 15/30 LE, típus HR 5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1935*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz 22/38 LE, típus HR 6 gyorsvontató Bulldog

Az elasztikus vagy kérésre légtömlős abroncsú Lanz HR 6 gyártási számú közúti Bulldogot, amely gyorsvontatóként is ismert, iker hátsó kerékkel is lehetett kapni. Ez a 38 LE-s tartós teljesítményre és 20 km/órás sebességre képes légtömlős Bulldog kategóriájában a leggyorsabbak közé tartozott. Mivel a légtömlős változat mind a vezető, mind a jármű számára jobb utazási minőséget biztosított, a jármű az 1930-as évek közepétől egyre jobban elterjedt. Vezetőülésként egy rugós ülőke állt rendelkezésre.

modell:	*Lanz 22/38 LE, típus HR 6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1930–1935*
LE/kW:	*38/27,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Hanomag – a WD-kerekes traktor első sikerei

Hanomag WD-kerekes traktor R 26 közúti kivitel

1924-ben a WD-kerekes traktor R 26 típusának bemutatásával a Hanomag vállalat sikeresen betört a német traktorpiacra. Ez a maga korában rendkívül modern konstrukció lényegében az USA-ból származó Fordson-traktoron alapult, amelynek egybeépített szerkezetét is átvették. A WD szántóföldeken és közúti használatra egyaránt bevethető volt. Itt egy 1925-ben épített, kiválóan felújított közúti kivitelű jármű látható, küllős kerekekkel és tetővel. Rendeltetésétől eltekintve a jármű oldalán szíjtárcsa található.

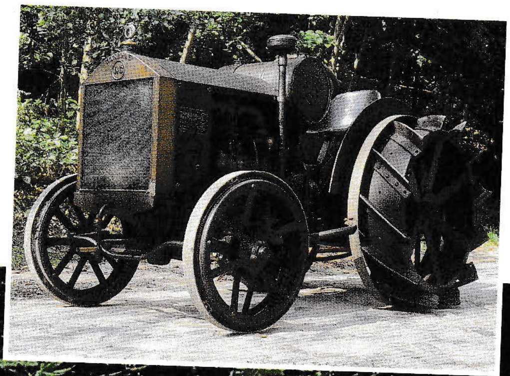
modell:	*Hanomag WD R 26*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924–1925*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*4252*
gyártott darabszám:	–

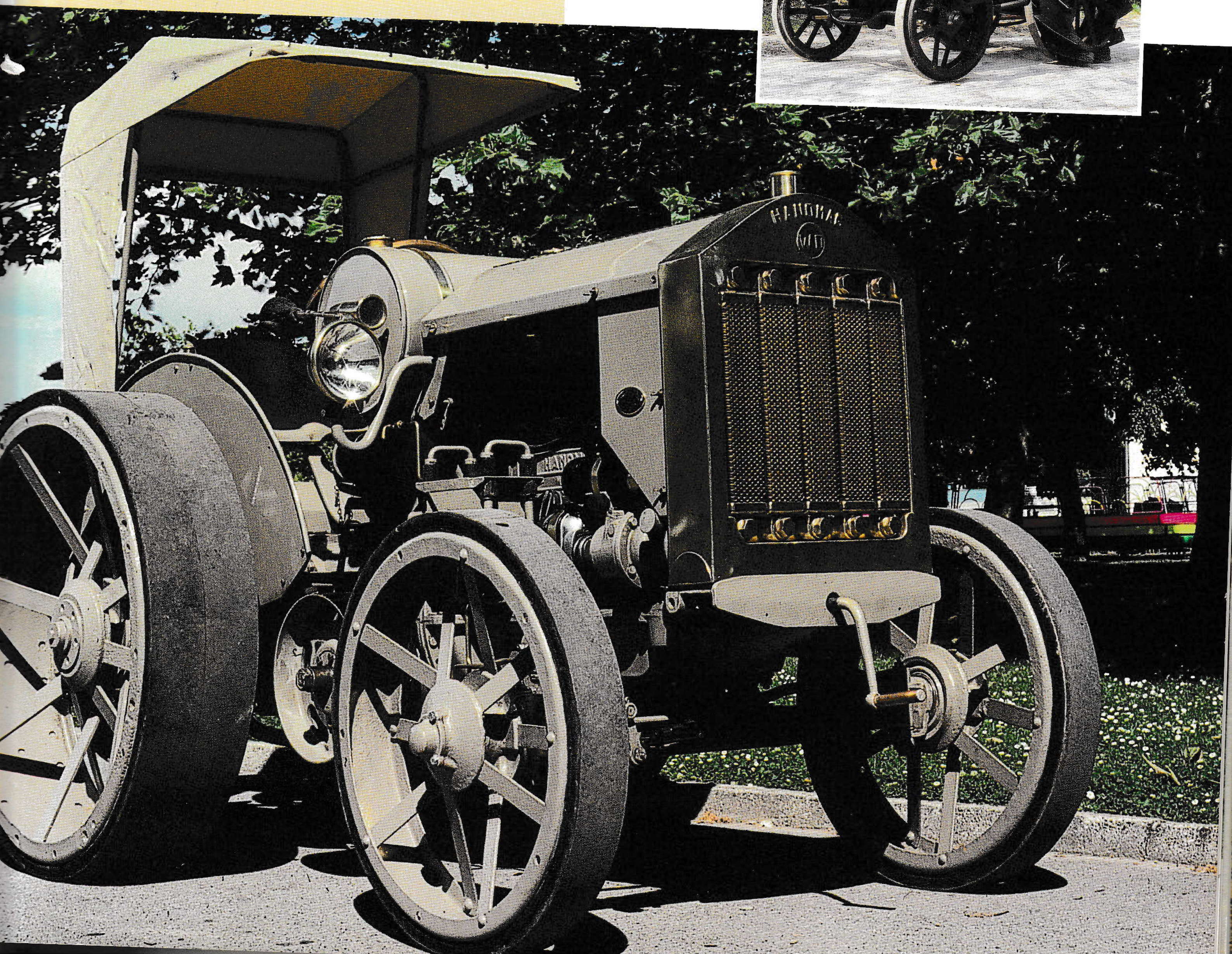


Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32 mezőgazdasági kivitel

Az 1927-es év végén a WD-kerekes traktoron különböző javításokat hajtottak végre, amihez a motor teljesítményének növelése is hozzátartozott. Így a teljesítmény a petróleum helyett használt benzin vagy benzol esetében 30-32 LE-re nőtt. A hannoveri vállalat számára az új Hanomag kerekes traktor nagy sikert jelentett. A jármű teljesítményben és technikai vonatkozásban egyaránt túlszárnyalta a Fordson-vontatót, igaz, az ára 4800 német birodalmi márka, is meglehetősen drága volt.

modell:	*Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32*
évjárat/gyárt. időszak:	*1928–1932*
LE/kW:	*28–32/20,5–23,4*
lökettérfogat (cm³):	*4252*
gyártott darabszám:	–

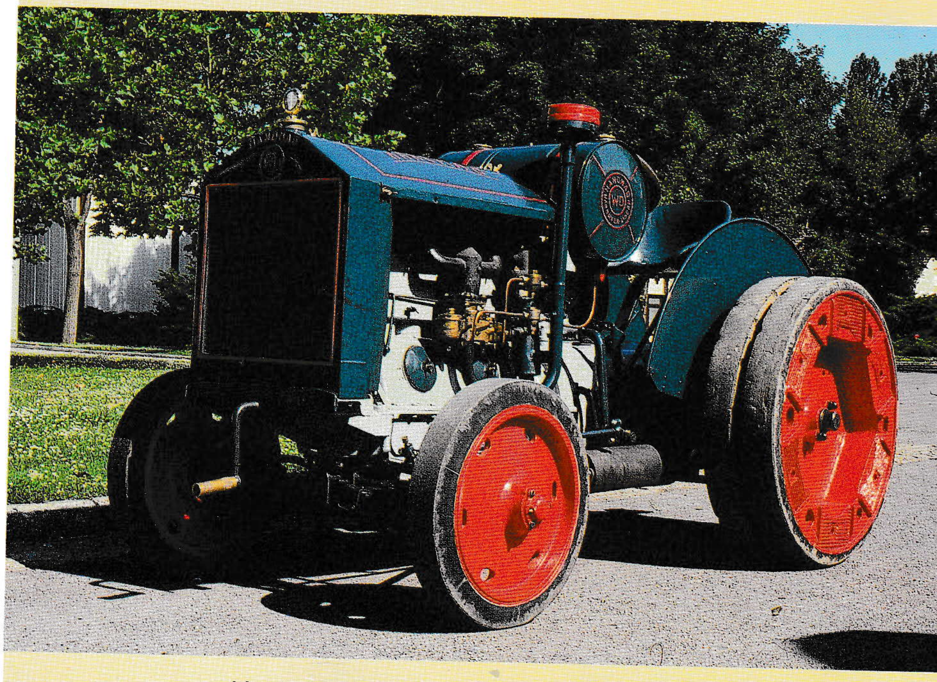


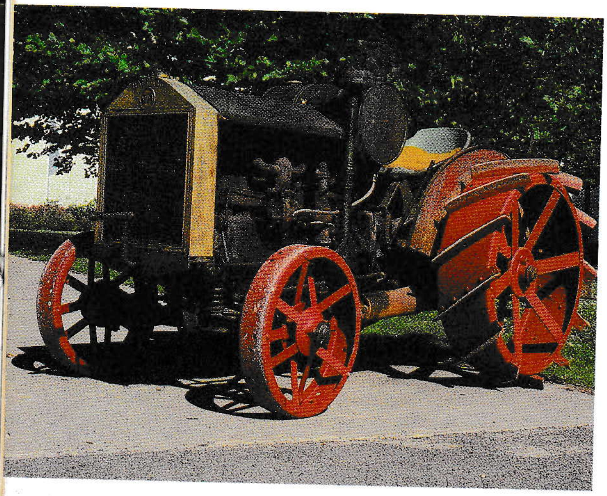


Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32 mezőgazdasági kivitel

A három előre- és egy hátrameneti sebességfokozattal rendelkező Hanomag kerekes traktor megbízható, szolid jármű volt, amely a kormány előtt lévő jellegzetes, dobszerű üzemanyagtartályáról könnyen felismerhető. A majdnem két tonna nehéz, mezőgazdasági munkára szánt jármű maximális sebessége a vaskerekek miatt 8 km/órára volt korlátozva. A képen egy tökéletesen restaurált mezőgazdasági vontató látható, sarokszegekkel ellátott hátsó kerekekkel.

modell:	*Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32*
évjárat/gyárt. időszak:	*1928–1932*
LE/kW:	*28–32/20,5–23,4*
lökettérfogat (cm³):	*4252*
gyártott darabszám:	–





Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32 közúti kivitel

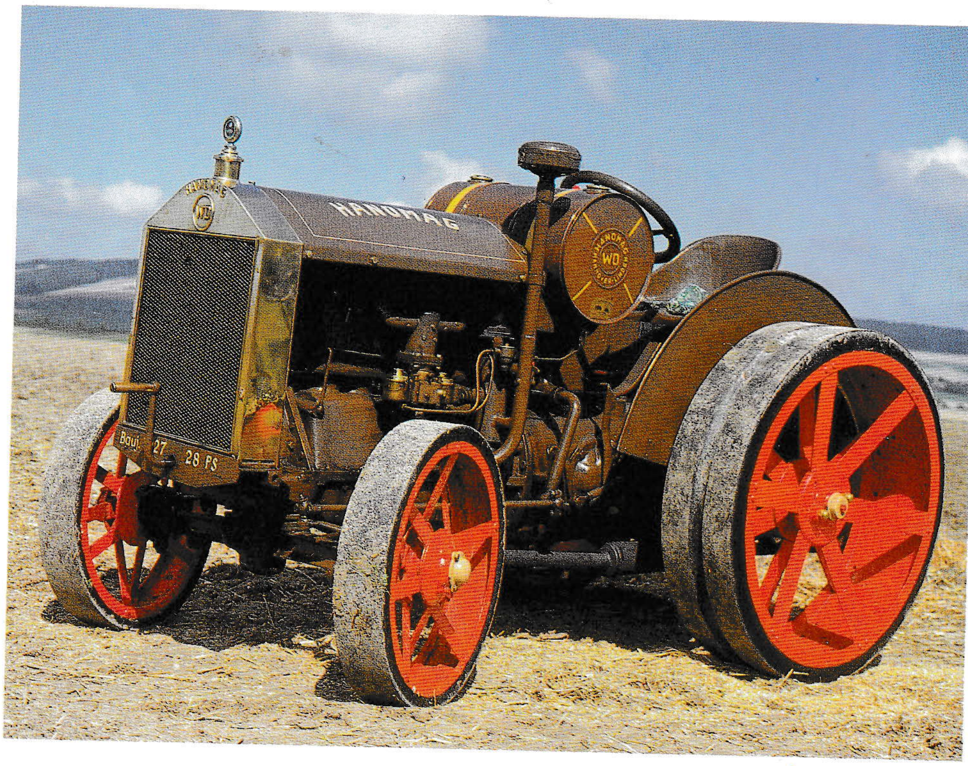
A már egyébként is nagy teljesítményű WD közúti vontató vonóerejének növelésére a küllőskerék helyett öntöttvas felnikkel szerelték fel kerekeit. Ezzel a jármű súly is 3500 kg-ra nőtt. A pótkocsi sűrített levegővel működő fékberendezéssel is megrendelhető volt. A WD-vontató utolsó példányait kérésre légtömlős kerekekkel szerelték fel, amely tovább növelte felhasználhatóságát.

modell:	*Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32*
évjárat/gyárt. időszak:	*1928–1932*
LE/kW:	*28–32/20,5–23,4*
lökettérfogat (cm³):	*4252*
gyártott darabszám:	–

Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32 közúti kivitel

A Hanomag WD-ben egy vízhűtéses soros négyhengeres kétkarburátoros motor volt, amely teljesítményét 1100/perc fordulatszámon adta le. A 15 km/óra gyorsaságú, elasztikus, illetve keménygumis közúti vontatóban – az ábrán egy 1928-as jármű látható – sok különleges felszerelés volt megtalálható, mint például a homokos talajra való beállítás, amely előnytelen talajviszonyok esetén is megakadályozta a hátsó kerekek kipörgését. Az elektromos világítás és a hátracsapható tető felár ellenében volt rendelhető.

modell:	*Hanomag WD-kerekes traktor R 28/32*
évjárat/gyárt. időszak:	*1928–1932*
LE/kW:	*28–32/20,5–23,4*
lökettérfogat (cm³):	*4252*
gyártott darabszám:	–



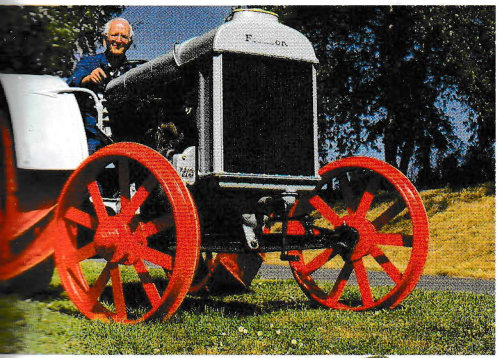
Tengerentúli gyártók

A Fordson-traktor – a világ legkiválóbb traktorkonstrukciója

Fordson F, mezőgazdasági traktor

A Fordson F traktor úttörő konstrukciója Henry Ford autógyáros nevéhez fűződik, aki híres személygépkocsi-modelljéhez hasonlóan (Ford T, a híres „Tin Lizzy"), egy megbízható, egyszerű és jutányos áru traktor előállítására adott megbízást. A járműnek olyan egyszerűen kezelhetőnek kellett lennie, hogy azt bárki vezethesse, egyidejűleg pedig olyan olcsónak, hogy azt mindenki megengedhesse magának. A célok elérése érdekében, csak a modern futószalagos termelés jöhetett szóba, amely már a személyautók nagyszériás gyártásánál is bevált. A megépített darabszám jóval túllépte a milliós határt. Már 1917-ben, a megjelenés évében több ezret hajóztak el Angliába, hogy segítsék a német tengeralattjáró-blokád által akadályozott mezőgazdaságot.

modell:	*Fordson F*
évjárat/gyárt. időszak:	*1917–1928*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*3916*
gyártott darabszám:	*739 977 (USA)*

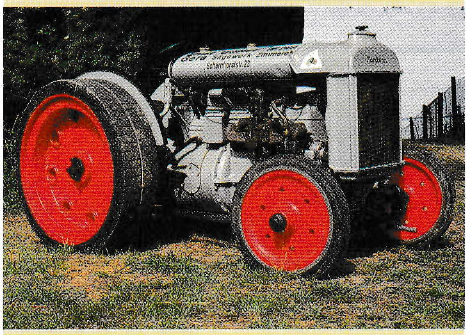


modell:	*Fordson F*
évjárat/gyárt. időszak:	*1917–1928*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*3916*
gyártott darabszám:	*739 977 (USA)*



Fordson F, közúti traktor

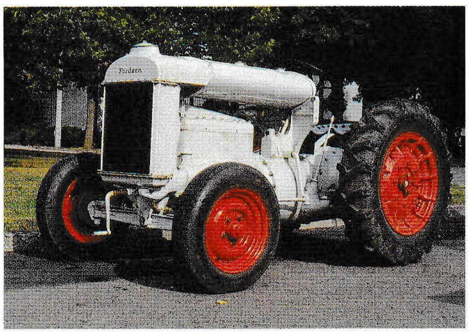
A Fordson F modellje nagyon alkalmazkodónak bizonyult, ezért nemcsak földmunkákra, hanem helyhez kötött hajtógépként is használták, de szállítási feladatok ellátására is alkalmas volt. Ez utóbbi esetben kötelező volt az íves sárvédő és a nehéz öntöttvas felni. A Fordson traktor a kisebb farmok, gazdaságok, szállítmányozó vállalatok, kisüzemek és ipari vállalatok legmegbízhatóbb vontatójának számított. A sorozat későbbi járműveit erősebb motorral szerelték fel.



modell:	*Fordson F*
évjárat/gyárt. időszak:	*1917–1928*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*4181*
gyártott darabszám:	–

Fordson F, mezőgazdasági vontató

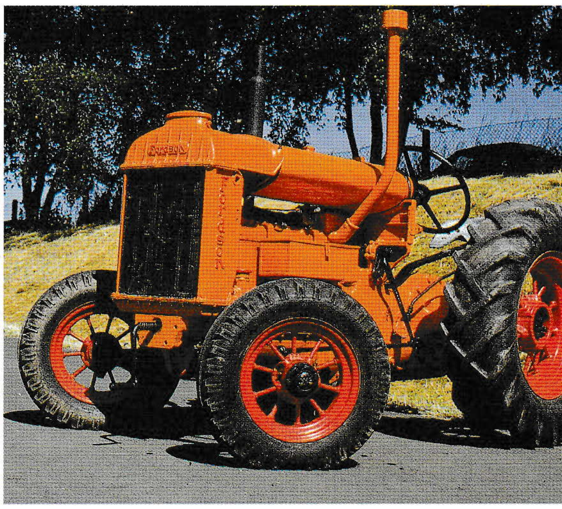
A Fordson F, a világ első egybeépített mezőgazdasági traktora egy vízhűtéses, négyhengeres karburátoros motorral rendelkezett, amely 18 LE-s teljesítményét 1000/perc fordulatszámon érte el. Két előremeneti sebesség 2,1 és 10,9 km/óra, és egy hátrameneti sebesség állt rendelkezésre. A Fordson súlya 1232 kg-ot nyomott. A járműnek vaskerekei voltak, elöl nyomkarikával, hátul pedig kapaszkodókkal ellátva. Ezekkel a felszerelésekkel nőtt a Fordson húzóereje. 1924-ben, alig hat évvel megjelenése után a modell 75 százalékos piaci részesedést könyvelhetett el.



Fordson F, mezőgazdasági változata

A mezőgazdasági célokra készült változatot tetszés szerint akár légtömlős gumival is felszerelhették, így földutakon és utcákon is problémamentesen közlekedett. A Fordson F modellt különösebb változtatások nélkül 22 évig gyártották. A később gyártott járművek csupán nagyobb teljesítményű motorjaik és légtömlős abroncsaik tekintetében különböztek a korábbi modellektől.

modell:	*Fordson F*
évjárat/gyárt. időszak:	*1917–1928*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*3916*
gyártott darabszám:	–



Fordson N, mezőgazdasági traktor

1929-ben átdolgozták a Fordson traktort, és ezzel egyidejűleg gyártását áthelyezték Detroitból az írországi Corkba. Az N jellel ellátott modell teljesítménye petróleum üzemanyag esetén 1100/perc fordulatszámon 23 LE, benzin esetében 29 LE. Több más részlet mellett javították az első tengelyén, súlya pedig elérte az 1636 kg-ot. A corki telephelyet 1933-ban az angliai Dagenham-be helyezték át.

modell:	*Fordson N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1945*
LE/kW:	*23–29/16,6–21,2*
lökettérfogat (cm³):	*4181*
gyártott darabszám:	–

International Harvester – A chicagói úttörő

International 8-16

Az International Harvester Company 1902-ben jött létre két traktorgyártó, McCormick és Deering egyesülése nyomán. Az International Harvester 8-16 kompakt modellt 1917 óta gyártották. Vízhűtéses, négyhengeres karburátoros motorral volt felszerelve, a sebességváltó két előremeneti fokozattal (maximum 6,6 km/óra) és egy hátrameneti sebességgel rendelkezett. Súlya 1647 kg volt. A jármű szíjtárcsájával, valamint lapos hűtőjével viszonylag modern látszatot keltett.

modell:	*International 8-16*
évjárat/gyárt. időszak:	*1917–1922*
LE/kW:	*18,5/13,5*
lökettérfogat (cm³):	*4430*
gyártott darabszám:	–

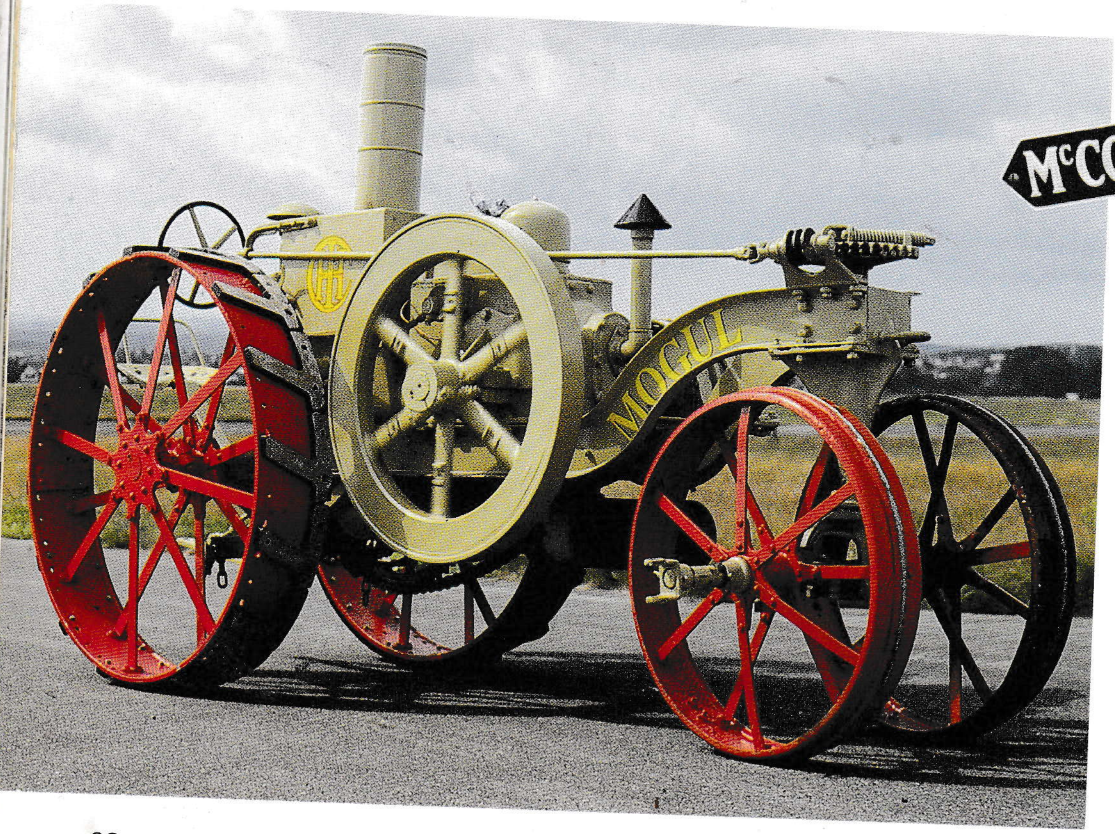




International 10-20 Titan, mezőgazdasági trakto

A benzinhajtású Titant 1915 óta gyártották. Ez volt az Internati nevű sorozat legkisebb és legkedveltebb modellje. Kevésbé isr az a tény, hogy az International Harvester ugyan McCornick é Deering egyesülése nyomán jött létre, mégis mindke megőrizték saját forgalmazási hálózatukat. Ezeken belül lénye ben ugyanazokat a járműveket kínálták, de különböző elnevezé alatt. Míg a McCornick a Mogul típusért volt felelős, addig a De ing a Titan modellt árusította. Az ábrán egy 1919-es vaskerekű T látható, kiálló kapaszkodókkal.

modell:	*International 10-20 Titan*
évjárat/gyárt. időszak:	*1915–1924*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*7644*
gyártott darabszám:	*több mint 78 000*





International 8-16 Mogul

Az International Harvester 1916 óta gyártott Chicagóban a vaskerekű 8-16 Mogul típus traktort, amelyet egy hatalmas vízhűtéses kéthengeres karburátoros motor hajtott. Vá tója kétsebességes volt, amelyek 3,2 és 4, km/óra sebességet tettek lehetővé. Az áll helyben végzett munkához a Mogul egy olda só szíjtárcsával volt felszerelve.

modell:	*International 8-16 Mogul*
évjárat/gyárt. időszak:	*1916*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*7644*
gyártott darabszám:	*1918-ban több mint 17 000*



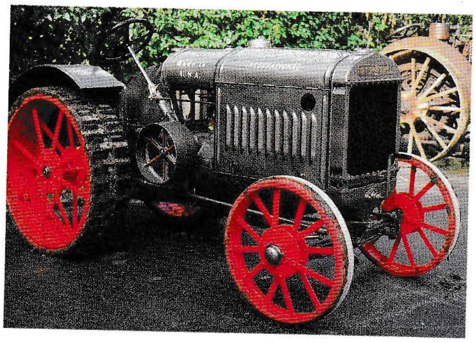
International 10-20 Titan

A 10-20-as modell alaptípusához vaskerekek tartoztak, a hátsó kerekek pedig fémmel voltak bevonva. Ennek köszönhetően a jármű földutakon és az úttesten egyaránt gond nélkül közlekedett. A benzinnel vagy petróleummal üzemelő kéthengeres motor maximális teljesítményét 575/perc fordulatszámon érte el. A motor hűtésére szolgáló 180 literes víztartály az első tengely felett helyezkedett el. A Titant egy acélhordó kerettel képezték ki és láncmeghajtású volt.

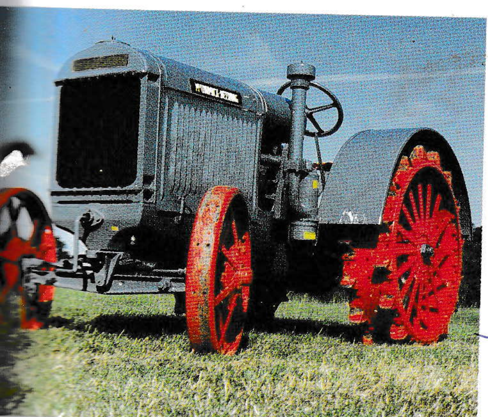
modell:	*International 10-20 Titan*
évjárat/gyárt. időszak:	*1915–1924*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*7644*
gyártott darabszám:	*több mint 78 000*

McCormick-Deering 10-20, általános traktor

Ez a modell a 10-20-as típus másik változata, amelynek hátsó kerekei henger alakúak. Gumival voltak bevontak, s így a vaskerekekkel szemben kevésbé viselték meg az utakat. Az első kerekeken ezzel szemben vas futógyűrűk vannak. A jármű jobb oldalán, a hátsó kerekek előtt található a helyben végzett munkákhoz szükséges szíjtárcsa, amely jól látható ezen az 1925-ben gyártott traktoron.



modell:	*McCormick-Deering 10-20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4431*
gyártott darabszám:	*216 000*



McCormick-Deering 10-20, mezőgazdasági traktor

A nagyon modern 10-20-as modell a Fordson traktor számára is konkurenciát jelentett, mivel felszereltségével részben túlszárnyalta a Fordsont. Ugyanakkor azonban drágább is volt, mint a Fordson. Az International 10-20 mágnesgyújtással, jobb kuplunggal és egy, a szíjtárcsát kiegészítő erőleadó tengellyel rendelkezett. A képen egy restaurált vaskerekű jármű látható, hátsó kerekein ásós kapaszkodókkal.

modell:	*McCormick-Deering 10-20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4431*
gyártott darabszám:	*216 000*

McCormick-Deering 10-20, közúti változat

A 10-20-as modell könnyű, kompakt és ennek ellenére munkabíró traktor volt, amely nagy közszeretetnek örvendhetett. Elasztikus gumijainak köszönhetően közúti járműnek is használható volt. A négyhengeres, karburátoros, felül szelepelt motor maximális teljesítményét 1150/perc fordulatszámon érte el. A váltó áttétele 3,2-6,4 km/órás sebességet engedett meg. Az itt látható jármű elasztikus gumikkal és iker hátsókerekekkel rendelkezik.

modell:	*McCormick-Deering 10-20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4431*
gyártott darabszám:	*216 000*





McCormick-Deering 10-20, mezőgazdasági változat

1923-ban jelent meg az International Harvester 10-20 modellje, amely a Fordsonhoz hasonlóan egy világos szerkezetű, szolid és megbízható benzines traktor volt, amelyik felszereltségének egyes részeit tekintve minden más típust felülmúlt. Ez az elemes építésmóddal készült kompakt jármű vízhűtéses, négyhengeres motorral volt felszerelve. Az Egyesült Államokban, McCormick-Deering néven volt ismert, és igen nagy számban került eladásra. A képen egy vaskerekű jármű látható.

modell:	*McCormick-Deering 10-20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4431*
gyártott darabszám:	*216 000*

Farmall Regular, mezőgazdasági traktor

A keretes szerkezettel épített Farmall Regular olyan univerzális traktor volt, amelyhez különböző abroncsok léteztek. Építési módjának köszönhetően bármilyen mezőgazdasági munkára, még ekézésre is alkalmas volt, a dupla eke révén pedig mélyekézésre is lehetett használni. 1932-ben a tökéletesített F 20-as modellel helyettesítették. A képen egy vas küllőkerekes Regular látható, futógyűrűkkel.

modell:	*Farmall Regular*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924–1932*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3432*
gyártott darabszám:	*kb. 45 000*





Farmall Regular, mezőgazdasági traktor

A könnyű és sokféle feladatra alkalmas Farmall Regular 1924-ben jelent meg először a piacon. Ez a széles nyomtávolságú traktor sok szempontból ugyanolyan iránymutató volt, mint hét évvel korábban a Fordson. Szerkezetileg annyira jól átgondolt volt, hogy a gyártási időszak végéig alig kellett valamit változtatni rajta. Újdonságnak számított a háromkerekes megoldás, amelyben elöl egy duplakerék volt, miközben a hátsó tengelyt a növénytermesztési és földművelési munkáknak megfelelően lehetett beállítani. A képen egy ásós kapaszkodókkal felszerelt jármű látható.

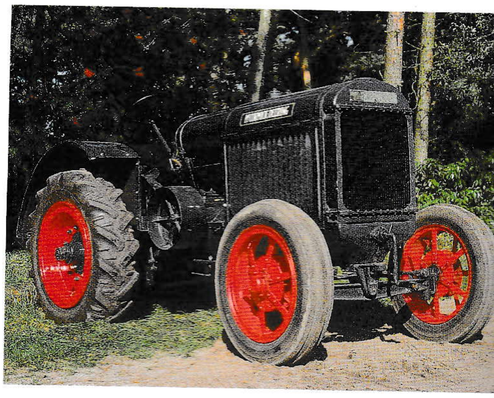
modell:	*Farmall Regular*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924–1932*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3432*
gyártott darabszám:	*kb. 45000*

International Farmall W 12, mezőgazdasági traktor

Az 1934-ben bemutatott Farmall W 12 technikailag messzemenően megegyezett az 1932-ben bemutatott F 12-es modellel. Könnyű, vízhűtéses, karburátoros motorja volt, három fokozatú sebességváltóval, végsebessége 5,8 km/óra, súlya 1305 kg. Univerzális traktorként elsősorban kisebb farmokra tervezték, ahol mindenféle munkákat – a mélyekézéstől kezdve a vetési és a földművelési munkákig – el tudott végezni. A képen egy W 12 látható, vas ásókerekekkel; felár ellenében légtömlős változat is kapható volt.

modell:	*International Farmall W 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1763*
gyártott darabszám:	*–*





McCormick-Deering 10-20, mezőgazdasági traktor

Az 1930-as években a traktorok között is egyre jobban elterjedt a légtömlős abroncs, mivel a járművek azokkal földmunkákra és közúti használatra is bevethetők voltak. Néhány traktort csak később alakították át az előnyösebb légtömlős változatra, ahogy ez valószínűleg ennek az 1932-es McCormick-Deering esetében is történt.

modell:	*McCormick-Deering 10-20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4431*
gyártott darabszám:	*216 000*

Advance-Rumely – az olajhűtésű nagytraktorok sikeres gyártója

Advance-Rumely Oil Pull G 20-40

A Rumely vállalat a 20. század elején mezőgazdasági gépek és gőzgépek gyártásával foglalkozott. 1909-ben Oil Pull néven elkészült az első traktor, amelyet 1931-ig, a sorozat gyártásának befejeztéig 14 különböző kivitelben állítottak elő. Itt az 1923 óta szállítható G 20-40-es modell látható, amely 40 LE teljesítménnyel dicsekedhetett.



modell:	*Advance-Rumely Oil Pull G 20-40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1931*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*27 837*
gyártott darabszám:	*56 500 (minden modell)*

Advance-Rumely Oil Pull típus H 1918

Az 1915-ben az Advance-Rumely Thresher Company Inc.-re átkeresztelt gyártó terveit a fekvő elrendezésű, különösen nagy teljesítményű, alacsony fordulatszámú karburátoros motorok, vízbefecskendezés és olajhűtés jellemezte. A hatalmas járművek külseje inkább gőzgépekhez hasonlított, mint traktorokhoz. A 14-28, illetve 16-30-as jelöléssel gyártott H modell a kisebb gépekhez tartozott, amelyek között a legelterjedtebbek közé tartozott. A H modell 30 LE-s kéthengeres motorjának 4278 kg-ot kellett megmozdítania.

modell:	*Advance-Rumely Oil Pull Type H 1918*
évjárat/gyárt. időszak:	*1918–1924*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*10 202*
gyártott darabszám:	*56 500 (minden modell)*





Advance-Rumely Oil Pull 12-20

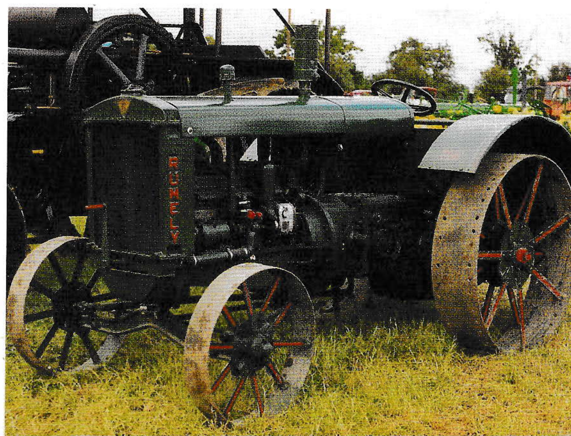
Az olyan jóval könnyebb benzines traktorok megjelenésével, mint a Fordson vagy a 10-20-as McCormick-Deering, a vállalat rákényszerült a kisebb és könnyebben kezelhető traktorok gyártására. Az Advance-Rumely-t azonban egyenlőre még az Oil Pull széria további tökéletesítése kötötte le. 1924-ben készült el a 12/24-es modell, amely ugyan már kisebb volt, de az új elemes építésű traktorokkal összehasonlítva ez a négy tonnás jármű még így is túlzottan súlyos volt.

modell:	*Advance-Rumely Oil Pull 12-20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*7037*
gyártott darabszám:	*56 500 (minden modell)*

Advance-Rumely Ideal Pull, mezőgazdasági traktor

Az 1920-as években az amerikai piacon eluralkodott árháború nyomán az Advance-Rumely csak egyre csökkenő mértékben tudta járműveit eladni. Ezen a helyzeten hosszú távon már meglévő típusok tökéletesítése, illetve az új konstrukciók sem tudtak változtatni. Az évtized végén egy kompakt építésű, karburátoros Ideal Pull modellt kínáltak eladásra, amely vízhűtéses, négyhengeres motorral rendelkezett. A vállalatot 1931-ben Allis Chalmers vásárolta meg, s ezzel az Advance-Rumely végképp eltűnt a piacról.

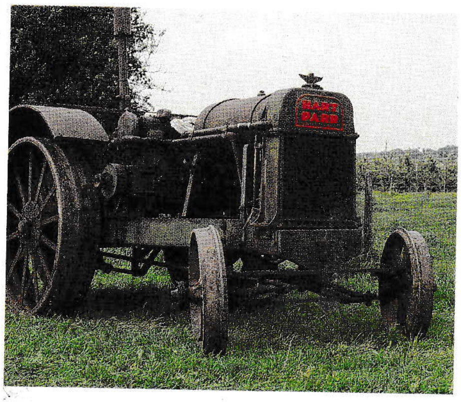
modell:	*Advance-Rumely Ideal Pull*
évjárat/gyárt. időszak:	*1930*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*7192*
gyártott darabszám:	*–*



Hart-Parr – a traktorgyártás egykori úttörője az Egyesült Államokban

Hart-Parr 18-36, mezőgazdasági traktor

Az 1897-ben alakult Hart-Parr vállalat kétségtelenül az amerikai traktoripar úttörői közé tartozik. Miután 1902-ben elkészült az első traktor, elsősorban nagy, olajhűtésű gépekre specializálódtak, majd 1918-tól a kisebb, keresztbe beépített motorokkal felszerelt traktorok kerültek előtérbe. Ebbe a sorba tartozott a kéthengeres karburátoros motor által hajtott 18-36-os típus, amely a háború utáni konjuktúra idején jól eladható volt. A képen egy 1928-as felújítás nélküli, mintázat nélküli vaskerekekkel rendelkező példány látható.



modell:	*Hart-Parr 18-36*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924*
LE/kW:	*36/26,4*
lökettérfogat (cm³):	*8207*
gyártott darabszám:	–



Hart-Parr 18-36, mezőgazdasági traktor

Az 1920-as évek Hart-Parr traktorai keretes szerkezettel készü
vízhűtéses, nagy lökettérfogatú egy-, két- és négyhengeres mo
kal voltak felszerelve. A híres középsúlyú 18-36-os modell kéth
res volt, s csúcsteljesítményét 800/perc fordulatszámon érte e
előremeneti sebességgel bírt, 3,1 és 6 km/órás sebességgel v
pes közlekedni. A 2770 kg súlyú 18-36-os modell az elemes s
zetű konkurenciához képest egy igazán nehéz jármű volt. A kép
eredeti hű másolataként restaurált traktor látható, nagy profilú
kerekekkel felszerelve. A Hart-Parr vállalatot 1929-ben az Oliver
lat vette át.

modell:	*Hart-Parr 18-36*
évjárat/gyárt. időszak:	*1924*
LE/kW:	*36/26,4*
lökettérfogat (cm³):	*8207*
gyártott darabszám:	–

John Deere – a moline-i zöld traktorcsoda

John Deere 10-20 GP

A Moline-ben működő Deere & Company, ma a világ legnagyobb traktorgyártói közé tartozik. A vállalat története egészen 1837-ig vezethető vissza. A mezőgazdasági gépek gyártását még az első világháború előtt kiegészítették a traktorgyártással. 1928-ban megjelent a multifunkcionális 10-20 GP, egy vízhűtéses, oldalszeleppel vezérelt, kéthengeres karburátoros motorral felszerelt traktor. Ez volt az első traktor, amely egyáltalán rendelkezett hidraulikus nyomóberendezéssel. Ez a háromsebességes kompakt építésű traktor 1636 kg súlyú volt, végsebessége pedig elérte a 6,9 km/órát. Itt egy 1931-es, légtömlős jármű látható.

modell:	*John Deere 10-20 GP*
évjárat/gyárt. időszak:	*1928–1935*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4852*
gyártott darabszám:	–





John Deere 10-20 GP

Sok farmer vágya volt egy olyan trak
amely elsősorban a soros ültetésű növény
mesztés céljait szolgálta volna. Ezt a kívá
got igyekezett kielégíteni a John Deere
modellje. A hagyományos négykerekű G
vitelezés mellett, a GPWT változatú, sz
nyomtávolságú ún. Row-crop-traktor is
ható volt. Az állítható nyomtávolságú tra
egyszerre három sor földet is képes
megművelni. A képen egy vaskerekű, 10
GP típus látható.

modell:	*John Deere 10-20 GP*
évjárat/gyárt. időszak:	*1928–1935*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4852*
gyártott darabszám:	–



Case – a keresztbe beszerelt motorok specialistája

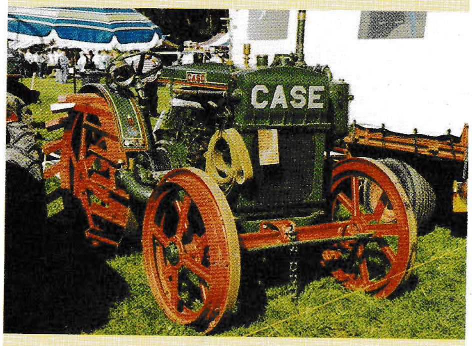
Case 10-18 Crossmotor

A Case vállalat, mely elsősorban gőzgépeket gyártott, 1911-ben dobta piacra első benzinmotoros traktorját. A 10-18 Crossmotor a legismertebb gyártmányai közé tartozott, amely 1919-ben jelent meg először, s amelynek négyhengeres motorja egy öntvénykeretbe beépítve keresztben helyezkedett el. Az 1692 kg nehéz traktor egy kétsebességes váltóval volt felszerelve, s az 5,6 km/óra végsebességet érte el. Üzemanyagként benzint vagy petróleumot használtak.

modell:	*Case 10-18 Crossmotor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1919–1921*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*3682*
gyártott darabszám:	*9000*

Case 10-18 Crossmotor

A képen egy szépen restaurált Case 10-18 Crossmotor látszik, lamellás hátsó vaskerekekkel és ugyanolyan első kerekekkel, futógyűrűkkel ellátva. 770 kg súlyt tudott húzni. A jármű jobb oldalán található a meghajtó szíjtárcsa. A 10-18 elöl merev tengellyel, valamint öntöttvas hűtővíztárolóval rendelkezett, a motor pedig 1050/perc fordulatszámon érte el csúcsteljesítményét. A 10-18-as modellt 1922-



ben a 27 LE-re megnövelt teljesítményű 15-27 modell váltotta fel.

modell:	*Case 10-18 Crossmotor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1919–1921*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*3682*
gyártott darabszám:	*9000*



Case 15-27 Crossmotor

A 15-27-es modell volt az első olyan Case traktor, amely erőleadó tengellyel rendelkezett. A motor ebben a típusban is keresztben helyezkedett el, habár a szíjtárcsát a motor forgattyús tengelye hajtotta. Súlya 2935 kg-ra nőtt. A 15-27-es megfelelt a piaci elvárásoknak, s így figyelemre méltó darabszám talált gazdára. Az 1929 óta gyártott L modell volt az utolsó Case traktor, amelyet keresztben felszerelt motorral gyártottak.

modell:	*Case 15-27 Crossmotor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1919–1924*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*6257*
gyártott darabszám:	*17 500*

Minneapolis – az ismert Twin City-modell gyártója

Minneapolis A 16-30 típus

Az 1889-ben alapított Minneapolis Threshing Machine Company eleinte gőzlokomobilokkal és cséplőgépekkel foglalkozott. 1911-ben mutatta be a vállalat első nagy traktorját. 1919 óta a gyártó a vízhűtéses, négyhengeres karburátoros motorral felszerelt A típust állította elő. A motornak hengerenként négy szelepe volt. A 2680 kg nehéz traktor, melynek motorja benzinnel és petróleummal üzemelt, kétsebességes váltóval rendelkezett. Egészen az 1929-es egyesülésig szerepelt a Minneapolis-Moline Company gyártási tervében.

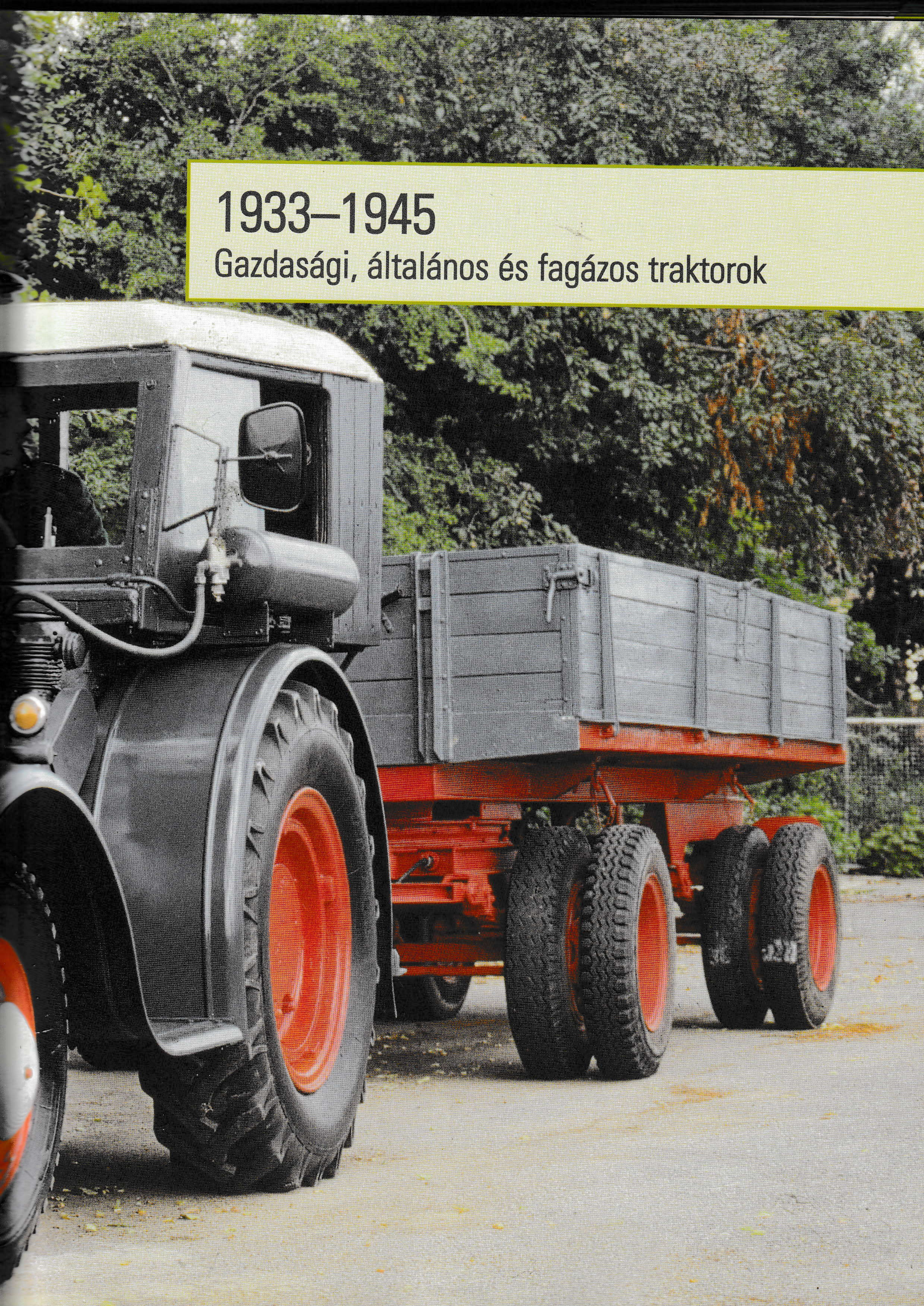
modell:	*Minneapolis A 16-30 típus*
évjárat/gyárt. időszak:	*1919–1929*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*5304*
gyártott darabszám:	–




LANZ
BULLDOG
GRM-M 833

1933–1945

Gazdasági, általános és fagázos traktorok



Gazdasági, általános *és fagázos traktorok*

A technikai fejlődés évei 1933–1945

A gazdasági világválság és a recesszió tartós megtorpanást eredményezett a gazdasági ben, ami minden gazdasági területet érintett. Az 1920-as évek elején a traktorokkal foglalk vállalatok kénytelenek voltak beszüntetni a gyártást. 1932-ben világszerte csak 20 000 da traktort gyártottak, majd a következő évben Amerikában már csak kilenc nagyobb gyártó radt a piacon.

A válság Európában is elérte a traktorgyártást. Ez azonban nem állította meg teljesen a technikai fejlődést, azonban jelentős mértékben lelassította azt. Ugyanakkor egyes ágazatoknak, mindenekelőtt a dízelmeghajtás tartozott ide, a termelési költségek megtakarításának kényszere okán, felgyorsult a fejlődése.

Ezeket az éveket azok a nagyobb és igen sok kisebb tökéletesítés is jellemezte, amelyek fokozták az akkori gépek megbízhatóságát és működőképességét. Ilyen volt például az olajos levegőszűrő, amely felszívta a földmunkák alatt keletkezett port, és ezzel meghosszabbította a motor élettartamát. Vagy a világítóberendezések és a meghajtás technikájának a módosítása. Döntő volt az erőleadó tengely bevezetése, amelynek hatására létrejött az erőátviteli kapcsolat a traktor és a munkagép között. A fokozatos kidolgozásnak és a további fejlődésnek köszönhetően ennek az újításnak az előnyei egyre inkább megmutatkoztak a mezőgazdaságban. Lényeges előrelépést jelentett a hannoveri Continental-gumigyár traktorok számára készült légtömlős gumijainak a bevezetése. Korábban megszokott volt, hogy a szántóföldi munkákhoz szükséges vaskerekek mellé, közúti használatra elasztikus kerekeket is rendeltek, amelyeket aztán a mindenkori igény szerint cserélgették. Az új abroncsnak köszönhetően ez a körülményes eljárás feleslegesség vált. Ugyanis a légtömlős abroncsú traktor földeken és közutakon egyaránt bevethető volt. További előnyei a kisebb súly és talajnyomás, üzemanyag-megtakarítás, jobb fékrendszer, nagyobb vonóerő és a kisebb gördülőellenállás miatti nagyobb sebesség. Ennek következtében a légtömlős traktor nagyobb terül tudott megművelni, valamint munkateljesítmé is megnőtt.

A gazdasági válság enyhülését követően, 193 megindult a lassú stabilizálódás és a német ga ság felélénkülése. A piacon megjelenő trakto közül különösen a nagyüzemek által használt nagy teljesítményű vontatógépek voltak kere tek, ami egyet jelentett a kis parasztgazdasá motorizálásának háttérbe szorulásával. Ez csa kis dízelmotorok kifejlesztésével változott meg, amelyek gazdaságosan és megbízhatóan dolgoztak. Ezt a folyamatot erősítette az 1933-tól működő nemzetiszocialista kormány, amely teljes mértékben függetlenedni kívánt az élelmiszer-behozataltól, amely célkitűzés a kis parasztgazdaságok nélkül nem lett volna megvalósítható. Az 1936-tól az



erre a célra kifejlesztett mezőgazdasági traktorok, főképp a híres Deutz 11-es, pontosan ezeknek a kevésbé tehetős parasztoknak a számára készültek. Ezekkel, valamint az erősebb 22 LE-s, úgynevezett általános traktorokkal, megkezdődött a német gazdaság tartós motorizációja.

Ezt a fejlődést a második világháború szakította meg. A nyersanyagok hiánya miatt a traktorokat gumiabroncsok helyett újból vaskerekekkel szerelték fel. A növekvő üzemanyaghiány miatt, 1942 közepétől beszüntették a dízelvontatók gyártását. Pótlásként a traktoripar egységesen fagázos vagy generátoros traktorokat készített, amelyek olyan szilárd üzemanyagokkal működtek, mint a fa, a tőzeg és a szén.

A fejlődés azonban máshol sem állt meg. Így például az 1930-as évek közepére az ír Harry Ferguson kifejlesztette a hárompontos felfüggesztést, majd 1939-ben létrejött Henry Forddal a megegyezés egy szürke kistraktor nagyszériás gyártásáról, amelynek a háború után kellett volna uralnia a piacot.



Németország

Lanz – az égőteres Bulldogok meghódítják a németországi piacot

A gazdasági világválság után a Németországban is meginduló gazdasági fellendülés során a Heinrich Lanz vállalat Németország legnagyobb mezőgazdasági gépgyárává vált. Az évente forgalomba helyezett traktorok fele Mannheimből származott. A piacot meghódította az egyhengeres égőteres motorú Bulldog, amely a sikeres továbbfejlesztésnek köszönhetően majdnem minden területen bevethető volt. Ennek a járműnek különböző típusú és teljesítményű modelljei léteztek. Egyszerű építési módja és elnyűhetetlensége miatt bel- és külföldön egyaránt olyan nagy volt iránta a kereslet, hogy a gyártás alig tudott lépést tartani az eladással. A Mannheimben előállított járműveknek több mint a felét exportálták.

Nagyon elterjedt modell volt a HR 7-es gyártási sorozathoz tartozó, a 35 LE-s D 8506-os Bulldog, amelyet 1936 és 1954 között nagy darabszámban állítottak elő. A Bulldog ezzel a teljesítményével képes volt egy nagyobb paraszti gazdaság legkülönbözőbb munkáinak az elvégzésére. Az előző oldalon ábrázolt, tökéletesen restaurált jármű 1940-ben készült, tetővel, szélvédővel és hátsó kerekein kapaszkodókkal ellátva. Az utóbbiak megkönnyítették a puhább talajú területek bejárását. A Bulldog rugó nélküli első tengellyel, 12 V-os elektromos berendezéssel és indítómotorral rendelkezett. A jármű lökettérfogata 10338 cm³ volt, és egy gömbváltós sebességváltó révén hat előremeneti és két hátrameneti fokozattal rendelkezett, miközben elérte a 17,7 km/óra végsebességet.



Lanz-Bulldog D 3506, gyártási sorozat HN 5

Ez a kicsi, 20 LE-s Bulldog a birodalmi kormány kezdeményezere kisebb teljesítményű traktorként készült. A traktor elsősorba kisüzemi parasztgazdaságok számára készült, hogy azokat mozálja. Erre már csak a termelékenység növelése érdekében is szség volt. 1850 kg-os súlyával a Bulldog viszonylag könnyű volt elérte a 18,5 km/órás végsebességet.

modell:	*Lanz-Bulldog D 3506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1952*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A középsúlyú D 8506-os Lanz-Bulldog 1954 figyelemre méltóan nagy számban hagyta a mannheimi gyár futószalagjait. A légtöm modell kezdetben kagylóformájú, késő egyenes oldallemezzel készült. Ezt az 19 os gyönyörűen restaurált példányt sárvéd vel, fellépővel, szélvédővel, dupla ülőpado és hátracsapható tetővel szerelték fel.

modell:	*Lanz-Bulldog D 85*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1954*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 3506, gyártási sorozat HN 5

A 20 LE-s, mezőgazdasági légtömlős Bulldog számos különböző tartozékkal és kiegészítővel volt kapható. Ehhez tartozott – ahogy ezen az 1941-ben készült, példásan restaurált járművön is látható – a kasza hajtóműve és az oldalkasza. Emellett azonban elérhető volt az egyszerű kivitelű és különösen olcsó, vaskerekű, világítás nélküli, ún. Paraszt-Bulldog is.

modell:	*Lanz-Bulldog D 3506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1952*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–





Lanz-Bulldog D 7506, gyártási sorozat HN 3

A 25 LE-s, légtömlős Bulldoghoz számos különböző kiegészítőt, felszerelést és szerszámot lehetett rendelni. A jármű rugós első tengellyel, felfelé vezetett kipufogóval, elektromos világítással és indítómotorral rendelkezett. Kérésre szélvédővel és hátsókerék-sárvédővel is felszerelték. A szintén rendelhető, olcsó vaskerekes kivitel a D 7500 volt. Itt egy szépen helyreállított szélvédős jármű látható.

modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*33 600 (1942-ig)*

Lanz-Bulldog D 3506, gyártási sorozat HN 5

A 20 LE-s Paraszt-Bulldog a kisebb gazdaságok számára jelentett olcsó alternatívát, amellyel a szántóföldi és szállítmányozási munkákhoz szükséges állati munkaerőt helyettesítették. Ezek az egyszerű és megbízható járművek bármiféle olcsó üzemanyaggal, mint például fáradt olaj és olajhulladék, is gazdaságosan üzemeltek, és évtizedeken keresztül szolgálatban álltak. A képen egy 1938-as Bulldog látható, amely egyedileg tervezett hátsó sárvédőkkel rendelkezett.

modell:	*Lanz-Bulldog D 3506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1952*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–





Lanz-Bulldog D 7506, gyártási sorozat HN 3

1936-ban bevezették a 25 LE-s, légtömlős, D 7506-os jelű Bulldogot. Ennél a járműnél az eddigi három sebességfokozatot hat sebességfokozattá fejlesztették tovább. Légtömlős abroncsainak köszönhetően a Bulldog elég gyors volt ahhoz, hogy teljes értékű vontatógépként a közúti szállításban is részt vegyen. 1936-ban 5650 német birodalmi márka volt az ára.

modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*33 600 (1942-ig)*



Lanz-Bulldog D 7506, gyártási sorozat HN 3

A gazdasági válság legyőzése után, a 25, illetve később 20 LE-s Lanz-Bulldog sok gazda számára tette lehetővé a motorizációt. Ezek a járművek Németországban éveken keresztül a legjobban eladott traktorok közé tartoztak. Ez az 1938-ban gyártott Bulldog hátsó kerekein kiegészítő kapaszkodókkal rendelkezik.

modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*33 600 (1942-ig)*

Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

1934-ben indult a légtömlős Bulldog HR 7-es sorozatának szériagyártása, amelynek teljesítménye 30, majd 1936-tól 35 LE volt. A legkisebb modell is több mint tízliteres motorral rendelkezett. Fontos tartozékai voltak a hátsókerék-meghajtás, a hatsebességes váltó, az elektromos berendezés és a hátsó kagylószerű sárvédő. Az újszerű hárompofás tengelykapcsoló lágyabb indulást eredményezett.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1954*
LE/kW:	*30–35/ 22–25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*–*





Lanz-Bulldog D 7511, gyártási sorozat HN 3

Kombi Bulldog névvel készült el a közúti Bulldog egyszerűsített változata, amelyet elasztikus és légtömlős abronccsal is kínáltak. A Bulldog hatsebességes váltóval volt felszerelve, amelyből kettő volt a hátrameneti fokozat. Súlya körülbelül 3200 kg volt. A képen látható légtömlős, tetővel ellátott járművet 1937-ben gyártották.

modell:	*Lanz-Bulldog D 7511*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1936*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*kb. 100*

Lanz-Bulldog D 7506, gyártási sorozat HN 3

Mivel a mezőgazdasági munka közben nem mindig süt a nap, a időjárás elleni védelem nagyon fontos volt minden gazda számára A Lanz a többi traktorgyártóval egyetemben, sok kiegészítő felszerelést kínált modelljeihez, így például az időjárás viszontagságai elle védő tetőt is. Ez az 1942-es felújított Lanz-Bulldog is rendelkezik ilye tetővel, amelyhez szélvédő és ablaktörlő is tartozott.



modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*33 600 (1942-ig)*



Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A közepes súlyú D 8506-os típust majdnem 20 éven át gyártották, magas eladási értéket értek el vele, s nagy közszeretetnek örvendett. Légtömlős abroncsaival és 23 km/órás végsebességével nemcsak a szántóföldön, hanem közúton is használható volt. Vontatáshoz sűrített levegőjű fékberendezéssel is kapható volt. Itt egy 1937-es szélvédős jármű látható.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1954*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

Ezt a szépen helyrehozott, szélvédővel felszerelt D 8506-os mezőgazdasági légtömlős Bulldogot 1936-ban gyártották és még a 30 LE-s első szériába tartozik. A D 8500



egy még ennél is olcsóbb, vaskerekes mezőgazdasági Bulldog, amely három sebességfokozattal rendelkezik, szemben a D 8506-os típussal, amely hat előremeneti fokozattal volt felszerelve.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1936*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

Ez egy 1940-ben készült, 35 LE-s, légtömlős, tetővel, szélvédővel felszerelt Bulldog, amelynek az oldalára utólag a vezető védelmére egy leereszthető ernyőt szereltek fel. A jármű emellett fellépővel összekötött első és hátsó sárvédővel is rendelkezik.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1954*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 8500, gyártási sorozat HR 7

Az itt látható 1937-es, D 8500-as mezőgazdasági Bulldogot később szerelték fel légtömlős abroncsokkal és tetővel. Ma már kevés eredeti kivitelű, az 1930-as évek gumihiánya miatti eredetileg vaskerekes mezőgazdasági Bulldog létezik.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8500*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1954*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz-Bulldog D 8539, gyártási sorozat HR 7

A Lanz sokoldalú gyártási sorozatának volt része egy 35 LE-s gyors Bulldog is. Ezeket a járműveket alapformájukban első és hátsó sárvédőkkel, valamint fellépőkkel szerelték fel. Ezenkívül volt hozzájuk szélvédő, az összehajtható tető és a dupla ülőpad is. A vontatáshoz használt járműveket gyakran felszerelték sűrített levegőjű fékberendezéssel.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8539*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1939*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A D 8506-os mezőgazdasági légtömlős Bulldog sűrített levegőjű fékberendezéssel, valamint sárvédőkkel és fellépőkkel volt ellátva. Az 1941-ben készült jármű szilárd vezetőfülkéje valószínűleg egyedi építési móddal készült. A képen látható restaurált traktor egészen az 1990-es évek elejéig üzemelt.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1954*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 9506, gyártási sorozat HR 8

A Lanz-Bulldogok második legnagyobb csoportja az először 38 LE-s, majd 45 LE-s motorteljesítménnyel rendelkező HR 8-as volt. A képen egy 1938-ban készült mezőgazdaság légtömlős D 9506-os Bulldog látható, amely tetővel és hátsó kerekein sárvédővel rendelkezett. Alapkivitelben hatsebességes váltója és rugós első tengelye volt.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

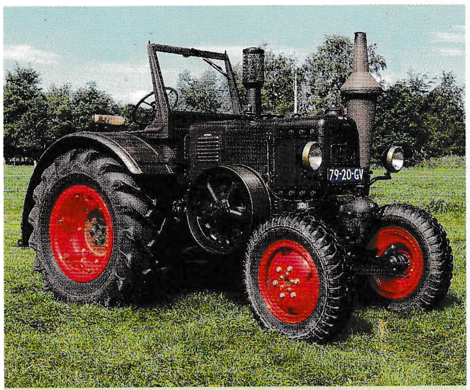


Lanz-Bulldog D 9506

Ez egy mezőgazdasági légtömlős Bulldog, sárvédő nélküli hátsó kerekekkel, sima oldallemezzel, amely technikai okokból váltotta fel a korábbi ívelt, kagylószerű sárvédőket. Az 1937-ben gyártott Bulldog elektromos világítással, indítómotorral, szélvédővel és tetővel volt felszerelve.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz-Bulldog D 9506, gyártási sorozat HR 8

Ez az 1936-ban gyártott, mezőgazdasági légtömlős D 9506-os Bulldog még a gyengébb teljesítményű, 38 LE-s égőteres motorral felszerelt. Szélvédővel volt ellátva, súlya körülbelül 3600 kg. Végsebessége 23,2 km/óra volt.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1936*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 9506, gyártási sorozat HR 8

Ez a dupla hátsó kerekekkel ellátott D 9506-os mezőgazdasági légtömlős Bulldog, annak ellenére, hogy 1936-ban készült, 45 LE-s égőteres motorral rendelkezett. A képen látható különleges fajtájú abroncsokat abban az esetben szerelték fel, ha a Bulldogot homokos vagy nedves talajon használták. A tetőn látható lehajtható, fekete-sárga háromszög a pótkocsit jelzi.



modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Bulldog D 9538, gyártási sorozat HR 8

Az 1934-ben gyártott jármű D 9538-as jelölése arra utal, hogy ez a gyors Bulldog csörlővel is rendelkezett. Ez a nyitott traktor sárvédőkkel és fellépőkkel, valamint kárpitozott ülőpaddal rendelkezett. A Lanz gyors Bulldog az 1930-as évek helyi forgalmat lebonyolító szállítmányozóinak vált a kedvencévé. Ez a jármű még a 38 LE-s motorral volt felszerelve.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9538*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1936*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 9500, gyártási sorozat HR 8

A D 9500-as Lanz mezőgazdasági Bulldog a D 9506-os mezőgazdasági légtömlős Bulldog egyszerűbb és olcsóbb kivitele volt, amelyet igény szerint vas- vagy gumikerekekkel szereltek fel. A gumihiány miatt sok Bulldog vaskerékkel készült, majd gumikerekűre módosították őket. A D 9500-nek csak háromsebességű váltója volt, amellyel 6,3 km/óra végsebességet lehetett elérni. Ez a végsebesség gumikerekekkel akár 9 km/órára is növelhető volt. A képen látható Bulldogot sárvédőkkel is kiegészítették.



modell:	*Lanz-Bulldog D 9500*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Bulldog D 9531, gyártási sorozat HR 8

A Lanz-Bulldog D 9531-es modellje egy klasszikus gyors Bulldog, amely iker hátsó kerekekkel, fellépőkkel összekötött sárvédőkkel, szélvédővel, összehajtható tetővel, dupla ülőpaddal és rugós első tengellyel volt felszerelve. A hatsebességes váltó a hátsó kerekeknek adta át a motor erejét, végsebessége pedig 25,2 km/óra. Ezek a gyors Bulldogok helyettesítették a szállítmányozásban a már elavult lófogatot. Az itt látható jármű 1935-ből származik.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9531*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1936*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 9531, gyártási sorozat HR 8

Ennek a D 9531-es gyors Bulldognak egyszerű abroncsú kerekei voltak, valamint sárvédőkkel, összehajtható tetővel és szélvédővel rendelkezett. A jármű sűrített levegőjű fékberendezéssel és zárt vezetőfülkével is rendelhető volt, mely még nagyobb védelmet nyújtott a kellemetlen időjárási viszonyok ellen.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9531*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1939*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Bulldog D 1506, gyártási sorozat HR 8

A D 1506-os mezőgazdasági légtömlős Bulldogot eleinte kagylószerű sárvédőkkel, majd sima oldallemezekkel gyártották. Sok esetben, mint ennél az 1939-ben gyártott Bulldognál is, a sárvédőket elöl és hátul is utólag szerelték fel. Ez az együléses jármű tetővel, szélvédővel és ablaktörlővel is rendelkezik. Itt is tartozék a pótkocsit jelző háromszög.

modell:	*Lanz-Bulldog D 1506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1955*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–





Lanz-Bulldog D 1506, gyártási sorozat HR 8

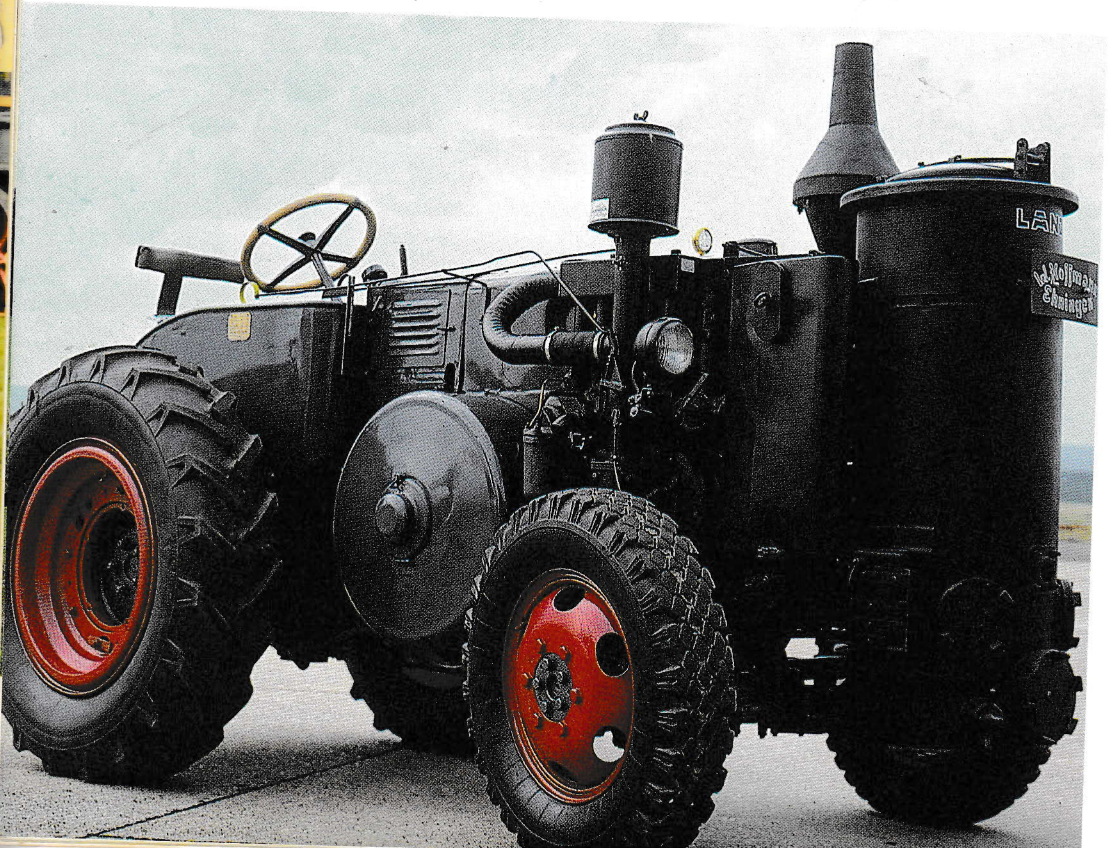
Ugyancsak a HR 8-as sorozatba tartozik a Lanz 55 LE-s legerősebb Bulldogja. Felépítésében és megjelenésében alig különbözött a D 9506-os típustól. Végsebessége 19,6 km/óra, súlya pedig 3500 kg volt. A mezőgazdasági légtömlős D 1506-os Bulldog rendkívül nagy vonóerővel rendelkezett, és elbírt a legnehezebb munkákkal is.

modell:	*Lanz-Bulldog D 1506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1955*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 9006, tisztított gázú mezőgazdasági légtömlős Bulldog

Az elhúzódó háború okozta üzemanyaghiány miatt szükségessé vált a fogyasztás drasztikus csökkentése. Így szükségből jöttek létre a fagázos járművek, amelyek szilárd tüzelőanyagokkal, elsősorban fával üzemeltek. Ez azonban a teljesítmény csökkenésével járt együtt. A képen látható fagázos Bulldogot 1943-ban gyártották, súlya 3500 kg.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9006*
évjárat/gyárt. időszak:	*1943–1945*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm^3):	*13 797*
gyártott darabszám:	*1017*





Lanz-Bulldog D 2539, gyártási sorozat HR 9

A szilárd vezetőfülkével rendelkező gyo Bulldog a program legjobban felszerelt m dellje volt. A kis távolságokra tervezett r héz Bulldog 1936-ban került a piacra. Nag számú kiegészítővel lehetett rendelni, súl körülbelül 4500 kg, végsebessége 32 km/óra volt. Ez a gyors Bulldog nyitott kivit ben, szélvédővel és összehajtható tetővel kapható volt. Ma már kevés példánya lét zik, amelyek nagyon keresettek, és enne megfelelően drágák.

modell:	*Lanz-Bulldog D 2539*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1954*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm^3):	*10 338*
gyártott darabszám:	*2415*

Hanomag – szolid dízeltraktorokkal a csúcsra

Az 1930-as évek egy másik meghatározó traktorgyártója volt a Hanomag vállalat. Ahogy arról az előzőekben már szó volt, a vállalat a WD-vontatóval lépett be sikeresen a piacra. A Hanomag elég későn kezdte el a traktorok előkamrás rendszerrel működő dízelmotorjainak gyártását. Az Odesszából származó Lazar Schargorodsky diplomás mérnök, a Hanomag tervezője által kifejlesztett, D 52 négyhengeres, 36 LE-s teljesítményű dízelmotor 1931-re lett gyártásra kész. A motor különleges ismertetőjele az olajban forgó, baloldalt felszerelt bütykös befecskendező pumpa volt. A D 52-es motor több mint 20 éven át nem veszített modernségéből.

Ez a motor lett a nehéz Hanomag-traktorok szíve. Az évek alatt mindig újabb és újabb modellek jelentek, amelyek végül már az 50 LE-s teljesítményt is elérték. 1936-ban mutatták be az RD 36-os kerekes traktorból kifejlesztett AR 38-as modellt, amelynek a szántóföldi munkára alkalmas változata kívánság szerint vas vagy légtömlős abroncsokkal is kapható volt. A 38 LE-s AR 38-as annyira sikeres volt, hogy 1942-ig folytatták gyártását, s csak a háborús megszorítások vetettek véget előállításának. A jármű erőleadó tengellyel és szíjtárcsával volt felszerelve, súlya 2750 kg-ot nyomott. A nehéz Hanomag-traktorok többségének különleges ismertetőjele – mint a WD-modell esetén – a dobszerű üzemanyagtartály, amely a kormányoszlop előtt helyezkedett el. A képen látható szépen felújított AR 38-as 1940-ben készült.



Hanomag SR 45

Az 1930-as évek Hanomag-traktorjai közúti vontatókként is közkedveltek voltak. Az 1936 óta gyártott SR 45 légtömlős abronccsal elérte a 28,6 km/órát, s ezzel a teljesítménnyel a leggyorsabb Hanomag-traktor lett. A 3900 kg súlyú traktor sűrített levegőjű fékrendszerrel vontatásra is használható volt.

modell:	*Hanomag SR 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1942*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	–





Hanomag AR 38

modell:	*Hanomag AR 38*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1942*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	–



Hanomag AGR 38

Az AR 38-as modellel lényegében az „terepvontató" AGR 38-as típust széria légtömlős abronccsal és gyorsabb, h szabb sebességfokozattal rendelk háromsebességes váltóval szállíto Gyárilag hátsó sárvédőkkel felszerelt. sebessége 13,7 km/óra.

modell:	*Hanomag AGR*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1942*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	–

Hanomag AR 38

A Hanomag AR 38 egy erős, felettébb megbízható mezőgazdasági traktor volt, amelyet igény szerint vaskerekekkel vagy légtömlős kerekekkel szereltek fel. Háromsebességes váltóval rendelkezett, a vaskerekes változat végsebessége 8 km/óra, a légtömlős típusé 10,5 km/óra volt. A Hanomag esetében is fontos szerepet töltött be az export. A képen egy Belgiumba exportált 1939-es, kagylószerű sárvédőkkel felszerelt AR 38-as látható. A Belgiumba szállított traktorok hagyományosan piros színűek voltak, sötétsárga felnikkel.

modell:	*Hanomag AR 38*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1942*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	–



Hanomag RL 20

Az RL 20-as traktor négy előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett, végsebessége elérte a 24 km/órát. Létezett egy háromsebességes kivitel is, amelynek sebessége 13 km/órára volt korlátozva, és jogosítvány nélkül is lehetett vezetni. Súlya körülbelül 1600 kg, az elektromos világítás, az önindító, a sárvédő és a vontató szerkezet szériatartozék volt. A erőleadó tengely, a kasza, a csörlő, a szélvédő és a tető kiegészítő felszerelések voltak. Itt egy szép jármű látható, összecsukható tetejét utólag modernizálták.

modell:	*Hanomag RL 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1942/ 1948–1949*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1911*
gyártott darabszám:	*4320*





Hanomag RL 20

Egy egészen más csoportot célzott meg a Hanomag RL 20-as gazdasági traktorjával. A birodalmi kormány által propagált önállósodási törekvés révén Németországban nagy súlyt fektettek a terméshozam növelésére. Ezt a sok, nem motorizált kistermelői üzem nagyban hátráltatta. A Hanomag vállalat sok gazda részére akart elérhetővé tenni egy olcsó, motorikus vontatójárművet, ezért 1937-ben bemutatta az RL 20-as típust, amelynek motorja a vállalat gépkocsigyártásából származott, és amely külsőleg is inkább egy személygépkocsihoz, nem pedig egy traktorhoz hasonlított.

modell:	*Hanomag RL 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1942/ 1948–1949*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1911*
gyártott darabszám:	*4320*

Hanomag R 40

A súlyos R 40-es dízeltraktor az R 38-as é az SR 45-ös utódjaként jelent meg, amely nagy siker volt a német traktoro történetében. Ebbe a típusba is a már be vált D 52-es dízelmotor került, amelyne teljesítménye 40 LE volt. Ezenkívül az R 40-es egy teljesen új konstrukció volt. Sú lya elérte a 3200 kg-ot. A képen egy ny tott 1942-es jármű látható.



modell:	*Hanomag R 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1951*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	*12 000*



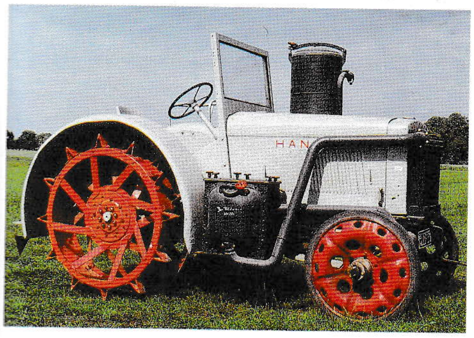
Hanomag R 40

Az R 40-es típust nemcsak mezőgazdasági traktorként használták – B és G kivitelben vaskerekekkel is létezett –, hanem közúti vontatónak is. A légtömlős R 40-es ötsebességes váltóval rendelkezett, amely maximum 18,7 km/órás végsebességet tett lehetővé, valamint szériában egy erőleadó tengellyel, de a szíjtárcsa már különleges tartozékként számított. Hasonlóképpen rendelhető volt a tető is, és eléggé elterjedt a vontatáshoz szükséges sűrített levegőjű fékberendezés is. Ennek a szolid és erős mezőgazdasági traktornak a további elterjedését a háború akadályozta meg.

modell:	*Hanomag R 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1951*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	*12 000*

Hanomag R 40 Holzgas

A második világháború alatt, 1942-től a Hanomag számos fagázos traktort gyártott, illetve a már meglévő dízelvontatókat is átalakította fagázos üzemre. Hogy a teljesítmény ne essen nagyon vissza, megnövelték a motor lökettérfogatát és kicserélték a hengerfejet; elhagyták a befecskendező berendezést, s így a motor Otto-motorként üzemelt. Ezek a járművek egy oldalt felszerelt generátorral rendelkeztek, amely erősen csökkentette a vezető látóterét. Itt egy nyitott kivitelű, vaskerekes, Imbert-gázfejlesztésű mezőgazdasági traktor látható.



modell:	*Hanomag R 40 Holzgas*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1945*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 40

A sokféle tartozéknak köszönhetően az R 40-es többféle kivitelben és változatban is kapható volt. A képen egy gyönyörű, Belgiumba exportált R 40-es mezőgazdasági traktor látható, amely piros lakkozásáról és sötétsárga felnijéről egyből felismerhető. Nincs szélvédője, helyette azonban egyetlen darabból álló sárvédővel rendelkezik.

modell:	*Hanomag R 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1951*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	*12 000*

Hanomag R 40 A

Ennek a szép, egyéni karosszériájú, zárt vezetőfülkével rendelkező R 40-es Hanomagnak is belga tulajdonosa van. A jármű 1942-ben épült, és a típus első példányai közé tartozik. Valószínűleg a háború végén szerelték fel szilárd vezetőfülkével és sűrített levegőjű fékberendezéssel.

modell:	*Hanomag R 40 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1951*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	*12 000*



Hanomag R 40 fagázos

A traktorok szilárd üzemanyagra való átállítása a háború utolsó éveiben nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a mezőgazdasági termelés és ebből következően a lakosság élelmezése a háború utolsó éveiben is biztosítva volt. A szántóföldi munkára kialakított járművek mellett a közúti forgalomnak is szüksége volt fagázos vontatókra, mivel a szűkös üzemanyag-tartalékokat elsősorban a fronton harcoló egységeknek tartogatták. A háború után a még meglévő fagázos vontatókat hamar átépítették folyékony üzemanyag használatára.

Az ábrán egy ilyen típusú zárt vezetőfülkéjű, 1943-as kerekes traktor látható.

modell:	*Hanomag R 40 Holzgas*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1945*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–



Deutz – acél- és gazdasági vontatókkal a gazdaság sikeréért

A kölni Deutz motorgyár, mint a harmadik legnagyobb német traktorgyártó vált híressé. Az ekevontatókkal és nehéz vontatógépekkel való kezdeti próbálkozások után 1927-ben az MTH 222-es modell bemutatásával indult meg a könnyebb traktorok gyártása. Ez a jármű azonban – hasonlóan a 12-es Lanz-Bulldoghoz – kevésbé volt alkalmas szántóföldi munkákra, inkább mezőgazdasági gépek hajtómotorjaként működött. Mivel a földművelés egyedül a motorokkal nem volt megoldható, ezért ezt a modellt később különböző mezőgazdasági gépekkel helyettesítették. Egyébként a Deutz vállalat is szükségesnek látta a Fordson-vontatókhoz kifejlesztett elemes építésmód elveinek alkalmazását. Az igyekezet eredménye az az 1934 óta elemes építésmód szerint előállított traktor, amelynek meghatározó lényegét a motor hegesztett acélöntvényből készült olajteknője, valamint a hajtóműház jelentette. A traktor az acélöntvény miatt kapta az „acéltraktor" nevet, amelyet a bennfentesek a mai napig használnak.
Az acéltraktort a következő években különböző változatokban és eltérő motorteljesítményekkel gyártották, s mind gyorsan el is keltek, mivel ez a jármű az akkori időkben különösen modernnek, szolidnak és megbízhatónak számított, ráadásul szántóföldi munkákra és közúti szállításokra egyaránt alkalmas volt.
1941-ben megjelent az új kéthengeres F 2 M 417-es mode amely 3845 cm³ lökettérfogattal és 35 LE-vel rendelkeze A 2550 kg súlyú traktor ötsebességes váltóval volt felszerelv végsebessége 3,7 és 20 km/óra között volt, gyártása ped 1953-ig tartott.

Deutz F 2 M 417

modell:	*Deutz F 2 M 417*
évjárat/gyárt. időszak:	*1941–1953*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*3845*
gyártott darabszám:	*3371*



Deutz F 1 M 414

Az F 1 M 414-es gazdasági vontató – a szakemberek által csak Deutz 11-esnek nevezett – volt a világon elsőként nagyszériában gyártott kisvontató. A jármű óriási sikert könyvelhetett el, amelynek nyomán a valaha kínált leghíresebb traktorok egyikévé vált. A gazdaságokban négy lovat is helyettesített – jóval olcsóbb kiadások mellett. A kasza és a szíjtárcsa a szériatartozék volt. Igény szerint, erőleadó tengellyel is felszerelték. Ezek mind olyan kiegészítők voltak, amelyek érezhetően megkönnyítették a kistermelő munkáját.

modell:	*Deutz F 1 M 414*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1951*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	*19 000*





Deutz F 1 M 414

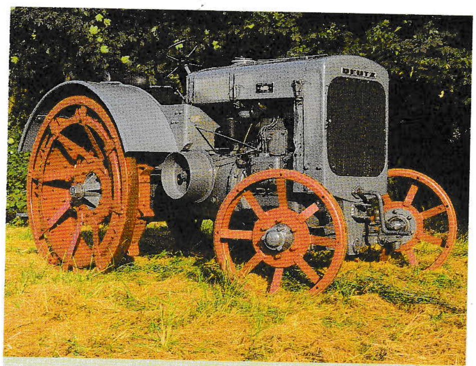
Még nagyobb sikereket ért el a Humboldt-Deutzmotoren AG-re átnevezett vállalat egy kisvontatóval, amelynek feladata a Németországban igen nagyszámú kistermelők motorizációba való bevezetése volt. A kormányzati előírások nyomán, a Deutz 1936-ban bemutatta a kompakt építésű F 1 M 414-es gazdasági vontatóját, amelyet vízhűtéses, egyhengeres dízelmotorral és egy háromsebességes váltóval szereltek fel. Sebessége 3,2 km/óra, illetve maximum 7,8 km/óra volt. A legegyszerűbb változat világításaként két petróleum viharlámpa szerepelt! A képen látható jármű oldalt kaszával van felszerelve.

modell:	*Deutz F 1 M 414*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1951*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	*19 000*

Deutz F 2 M 315

Az előbbinél jóval elterjedtebb volt az acéltraktor légtömlős változata, amely szántóföldön, illetve a közutakon egyaránt bevethető volt. Ezekkel a modellekkel és a 11-es Deutz típussal sikerült a vállalatnak végleg betörni a vezető gyártók csoportjába.

modell:	*Deutz F 2 M 315*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1942*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*3400*
gyártott darabszám:	*11 988*



Deutz F 2 M 315

A vontatógépnek tervezett mindenféle méretű terület megművelésére, de főleg a nagyobb birtokok számára alkalmas F 2 M 315 típusú Deutz acéltraktort már 1933-ban előszériában gyártották vaskerekekkel. A jármű egy 28 LE-s kéthengeres négyütemű dízelmotorral volt felszerelve, súlya 2750 kg volt. A mezőgazdasági változat végsebessége 6,7 km/óra volt.

modell:	*Deutz F 2 M 315*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1942*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*3400*
gyártott darabszám:	*11 988*



Deutz F 2 M 315

A figyelemre méltó darabszámban gyártott Deutz F 2 M 315 nagyszámú tartozékkal volt rendelhető. Ehhez tartozott a kasza, a kaszameghajtó, a szíjtárcsa, az erőleadó tengely, a sárvédő, a szélvédő, a tető, valamint a csörlő és a közúti vontatáshoz szükséges sűrített levegőjű fékberendezés. Ezek az igénytelen vontatók a háború után még sokáig nélkülözhetetlenek voltak a gazdaságokban. Ez egy 1939-es tökéletesen restaurált, kéthengeres dízelvontató, amelynek hátsó részéhez egy csörlőt rögzítettek, ami azonban a képen sajnos nem látható.



modell:	*Deutz F 2 M 315*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1942*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*3400*
gyártott darabszám:	*11 988*



Deutz F 2 M 315

Az acélvontató egyszerű, mégis célszerű elemes építési módja figyelhető meg ezen az 1938-ban gyártott, szélvédővel felszerelt járművön. Az 1920 mm-es keréktávolságú Deutz-traktor szűk szerkezete ellenére jelentős területeket tudott megdolgozni. Ez a vízhűtéses jármű maximális motorteljesítményét 1200/perc fordulatszámon érte el. Jobb oldalon jól kivehető a szériafelszereltséghez tartozó szíjtárcsa.

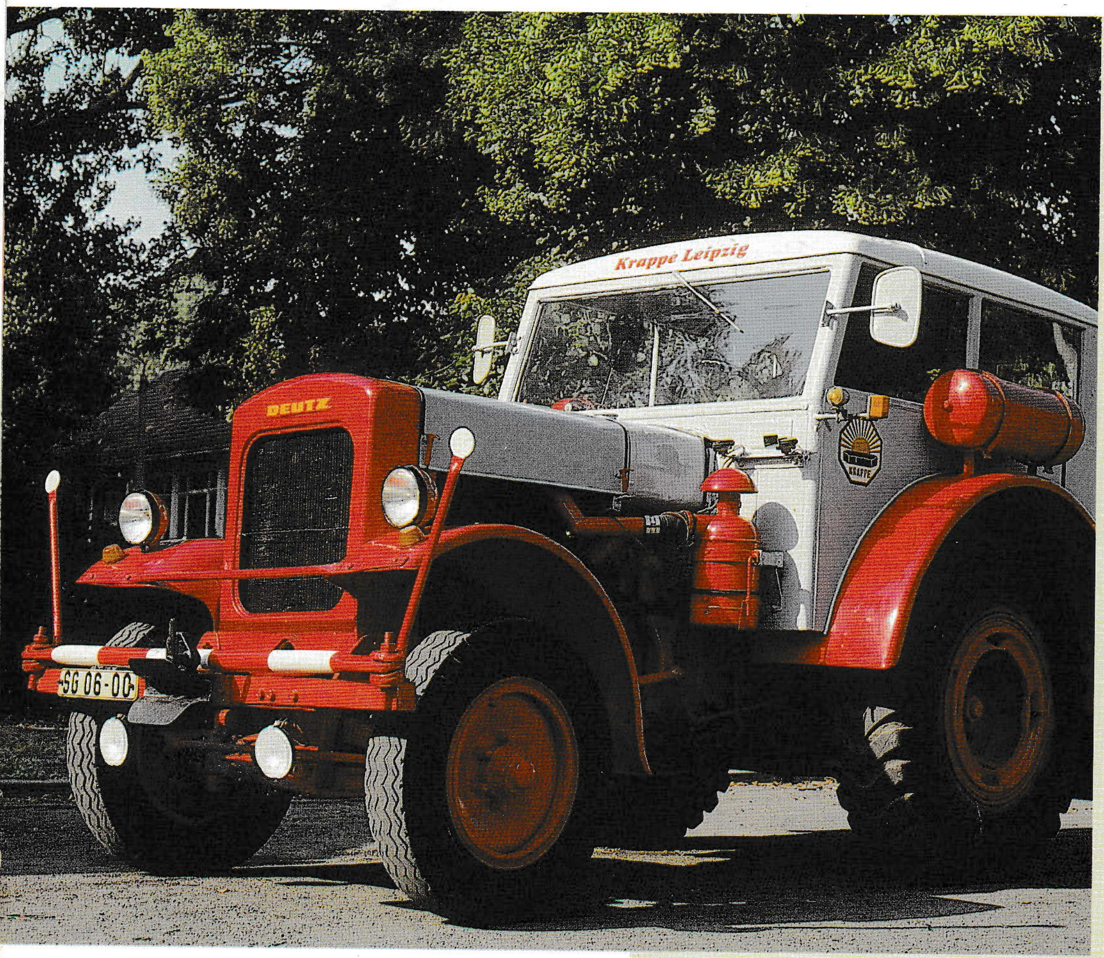
modell:	*Deutz F 2 M 315*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1942*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*3400*
gyártott darabszám:	*11 988*

Deutz F 2 M 315

A Deutz acélvontatót gyakran rendel szélvédővel és tetővel, annak ellenére, ho ezek a kiegészítők többletkiadást jelentett A vontatónak nemcsak belföldön, de a devi hozó exportban is nagy sikere volt. Ez 1937-es mintaszerűen felújított jármű hag mányos keresztrugós első tengelly szélvédővel és tetővel rendelkezik. Felsze lése az akkori törvény által megkövetelt p kocsit jelző háromszög is.

modell:	*Deutz F 2 M 315*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1942*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*3400*
gyártott darabszám:	*11 988*





Deutz F 3 M 317

A Deutz ebből a korszakból származó csúc modellje a vízhűtéses, háromhengeres F 3 317-es dízelvontató, amelyet már árána köszönhetően is szinte kizárólag csak nag üzemek és nagybirtokok vásárolták meg A közúti szállításra más modellek szolgálta Ez a jármű alkalmas volt a legkeményeb munkák folyamatos végzésére, miközben szállításban és az iparban is használták vonta tógépként. A modellt még nem is olyan rége mutatványosok és cirkuszi vállalkozók igénybe vették. A képen egy közúti vontat látható, szilárd vezetőfülkével és sűrített l vegőjű fékberendezéssel, amelyet még a 1990-es évek elején is használt egy lipcse szénkereskedő.

modell:	*Deutz F 3 M 317*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1942*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*5768*
gyártott darabszám:	*8646*

Fahr – a saját útját járó vállalkozás

Fahr F 22

A badeni gottmadingen-i telephelyű Fahr AG gépgyár 1938-ban gyártotta első traktorját. Ez a jól szerkesztett jármű az akkoriban igen elterjedt vízhűtéses, kéthengeres Deutz F 2 M 414-es dízelmotorral, egy ötsebességes váltóval, valamint 3,2 és 19 km/óra közötti végsebességgel rendelkezett. Az egyszerű építésű traktor súlya 1820 kg volt, hosszú karosszériája és alacsony súlypontja ellenére a legkülönbözőbb talajviszonyok között is jól használható volt.

modell:	*Fahr F 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–



Fahr F 22

A Fahr F 22 a közepes teljesítményű traktorokon belül egy kompakt jármű volt, amely a vállalat gazdasági gépek gyártása során szerzett tapasztalatainak köszönhetően rendkívül célszerűen került kifejlesztésre. Ezenkívül nagyon fordulékony, és a piacon jelen lévő majdnem mindegyik aratógéppel és pótkocsival – nem utolsósorban a saját gyártású gépekkel – üzemeltethető volt.

modell:	*Fahr F 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–





Fahr T 22

Röviddel a második világháború kitörése után, a nyersanyagok racionalizálása miatt át kellett alakítani a Fahr F 22 típust. Ennek következtében a konstrukcióban csekély módosításokat hajtottak végre, ezzel egyidejűleg T 22-re változtatták a típus nevét. A gumihiány hatására az 1940-től készített járműveket vaskerekekkel szerelték fel. Az államilag előírt fagázos traktorok építésével 1942 végére megszűnt az általános traktorok gyártása. Ez a légtömlős traktor 1942-ből származik.

modell:	*Fahr T 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1940–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–





Fahr Generatorschlepper HG 25

1942 végére teljesen be kellett szüntetni a T 22-es gyártását. H
lyette egy 25 LE-s, fagázos, generátoros EG 60-as traktort kész
tettek, amelyet igény szerint egy kéthengeres Deutz- vagy Gül
ner-motor hajtott. 75 kg fa elegendő volt négy-öt órás munka e
végzéséhez. Közel négyliteres űrtartalmával munkabírása jóv
nagyobb volt, mint a hasonló dízeltraktoroké.

modell:	*Fahr Generatorschlepper HG 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1948*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3980/3882*
gyártott darabszám:	–

Fahr T 22

A Fahr T 22-es általános traktor az úgynevezett Schell-program eredménye, amelynek célja a Németországban gyártott járművek egységesítése és általánosítása volt. A különböző típusok számának erőteljes redukálása együtt járt az egyszerűsített alkatrészek felhalmozásával. Ennek megfelelően a ritka nyersanyagok, főleg a színesfémek, csekély értékű pótanyagokkal kerültek helyettesítésre. Itt egy 1942-es T 22-es látható, utólag felszerelt tetővel, amely valószínűleg egy Lanz-Bulldogtól származik.

modell:	*Fahr T 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1940–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–

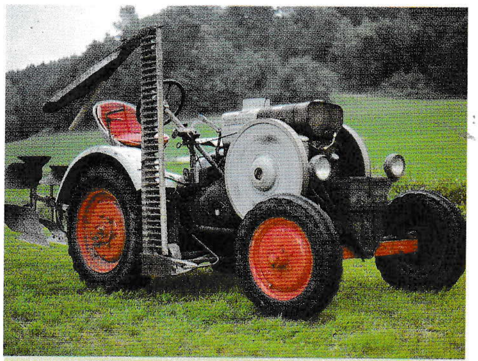


Fendt – a kaszálógéptől a fagázos traktorig

Fendt Dieselross F 9

A Fendt marktoberndorfi műhelyében már 1928-ban felépítették az első kézi gyártású kaszálógépet. A sikereket követően nagyobb teljesítményű modellek felé fordultak, mint például az F 9-es kisvontató. Ezt a háromsebességes, keretszerkezettel megépített járművet fekvő, egyhengeres, négyütemű, gőzhűtéses dízelmotorral szerelték fel. Az 1200 kg súlyú kaszás traktor végsebessége 8 km/óra volt.

modell:	*Fendt Dieselross F 9*
évjárat/gyárt. időszak:	*1930–1937*
LE/kW:	*9/6,6*
lökettérfogat (cm³):	–
gyártott darabszám:	–





Fendt Dieselross F 18

A nagyobb teljesítményű traktorok iránt állandóan növekvő érdeklődést kielégítve 1937 márciusában a Fendt bemutatta az erősebb F 18-as kisvontató modelljét. A szintén egyszerűnek és olcsónak tartott kisvontató négysebességes váltóval rendelkezett, amely maximum 15 km/órás végsebességre volt képes. Ára 3800 birodalmi márka volt, és ez akkoriban nagyon olcsó volt.

modell:	*Fendt Dieselross F 18*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1942*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1797*
gyártott darabszám:	*3212*

Fendt Dieselross F 22

A közepes súlyú traktorok iránti keresletnek megfelelően a Fendt vállalat 1938-ban piacra dobott egy mezőgazdasági célokat szolgáló traktort. Akárcsak a többi, hasonló teljesítményű traktort, az F 22-est is a bevált, vízhűtéses, kéthengeres F 2 M 414-es Deutz-motorral szerelték fel. Az izzógyertya szériatartozék volt, kérésre azonban elektromos indítómotorral is ellátták. Az 1555 kg súlyú traktor végsebessége 15 km/óra volt.

modell:	*Fendt Dieselross F 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–



Fendt Dieselross G 25 fagázos traktor

A többi gyártóhoz hasonlóan, 1942 közepétől a Fendt vállalat számára is kötelező volt a fagázos járművek gyártása. A 230 literes fatároló révén a G 25-ös két-három órát is képes volt üzemelni. A Deutz új tervezésű általános gázmotorját benzin indította, majd pár perc elteltével átállt fagázra. A fagázos üzem körülményes és nehéz berendezése miatt a jármű 2223 kg-os súlyával jóval nehezebb volt, mint egy hagyományos dízeltraktor.

modell:	*Fendt Dieselross G 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1946*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3979*
gyártott darabszám:	*1497*





Güldner – motorgyárból traktorkészítő

Güldner A 20

Az Aschaffenburgban lévő Güldner-Motor-Társaság a Benz és a Daimler mellett kétségtelenül a legrégebbi németországi motorgyártók egyike. A traktorok növekvő kereslete miatt a vállalat úgy döntött, hogy önmaga is állít elő ilyen járműveket, így 1938-ban elkészítették az A 20-as 20 LE-s mezőgazdasági traktort. A traktor egyhengeres dízelmotorral és saját gyártmányú vízhűtéssel működött. Itt egy gyönyörű 1941-es példány látható.

modell:	*Güldner A 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1547*
gyártott darabszám:	–

Güldner A 20

A Güldner A 20-as egy igazi szolid dízelvo tó volt, amelyet Prometheus vagy meghajtással (passaui fogaskerékgyár mindkettő négy előremeneti és egy ha meneti sebességfokozattal rendelkeze szereltek fel. A végsebesség – meghajt függően – 12,8 és 15 km/óra között v 1942-ben egy generátoros traktor gyártás tértek át, s beszüntették a kompakt építé 1600 kg súlyú jármű gyártását. A képen lát tó jármű hátsó ikergumikkal rendelkezik.

modell:	*Güldner A 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1547*
gyártott darabszám:	–

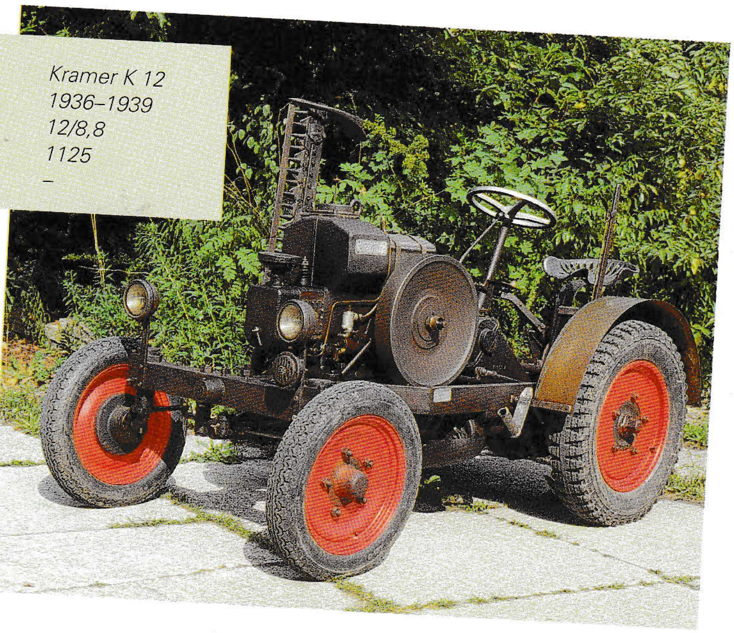


Kramer – a híres „mindenes" gyártója

Kramer K 12

A gutmadingeni Kramer testvérek traktorgyártása egy 1924-ben készített önjáró kaszálógépre vezethető vissza. 1936-ban bemutatták az erősebb, kaszával felszerelt K 12/K 12 M-es modellt, amelyet egy gőzhűtéses, egyhengeres Güldner-dízelmotor hajtott. A jármű sokoldalúsága miatt a találó „mindenes" elnevezést kapta. Az egyszerűen kidolgozott K 12-es két- vagy háromsebességes változatban volt kapható, végsebessége pedig elérte a 15 km/órát.

modell:	*Kramer K 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1939*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1125*
gyártott darabszám:	–



Kramer K 18

1936 és 1938 között a K 12-vel párhuzamosan megindult a K 18/ K 18 M, előbb 16 LE-s, majd 1939-től 18 LE-s Güldner-motor előállítása. Mindkét esetben négysebességes váltót szereltek be, amelynek révén a jármű végsebessége 16 km/óra volt. Ez az erősebb Kramer-modell a kistermelők részére is több teljesítményt biztosított, amelynek segítségével a nehezebb munkákkal is megbirkóztak.



modell:	*Kramer K 18*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1949*
LE/kW:	*16–18/11,7–13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1639*
gyártott darabszám:	–

MIAG LD 20

Az akkori időben figyelemre méltó berendezésnek számított az LD 20-as típus központi olajozó rendszere, amellyel minden csapágy olajellátása megoldódott. Különleges volt ezenkívül a minimális komfort benyomását keltő állítható vezetőülés. A MIAG-traktor jellegzetessége volt a motortető és a felnik sárga lakkozása. A Schell-program révén beszüntették az LD 20-as gyártását.

modell:	*MIAG LD 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1941*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2120*
gyártott darabszám:	–





MIAG – egy malomüzem, ami traktorokat gyárt

MIAG LD 20

1937-ben a MIAG (Mühlenbau- und Industrie AG, Braunschweig; Malomépítő és Ipari Rt., Braunschweig) bemutatta első mezőgazdasági traktorát. Az 1750 kg-os LD 20-as traktor támasztókerettel készült, amelyet egy vízhűtéses, kéthengeres, MWM-es előkamrás dízelmotor hajtott. A ZF (friedrichshafeni fogaskerékgyár) négysebességes váltó 14 km/órás végsebességet tett lehetővé. Az erőleadó tengely a szériafelszereltséghez tartozott; a szíjtárcsa és a kaszatartó felár ellenében volt rendelhető. Ez a jármű eresztetővel van felszerelve.

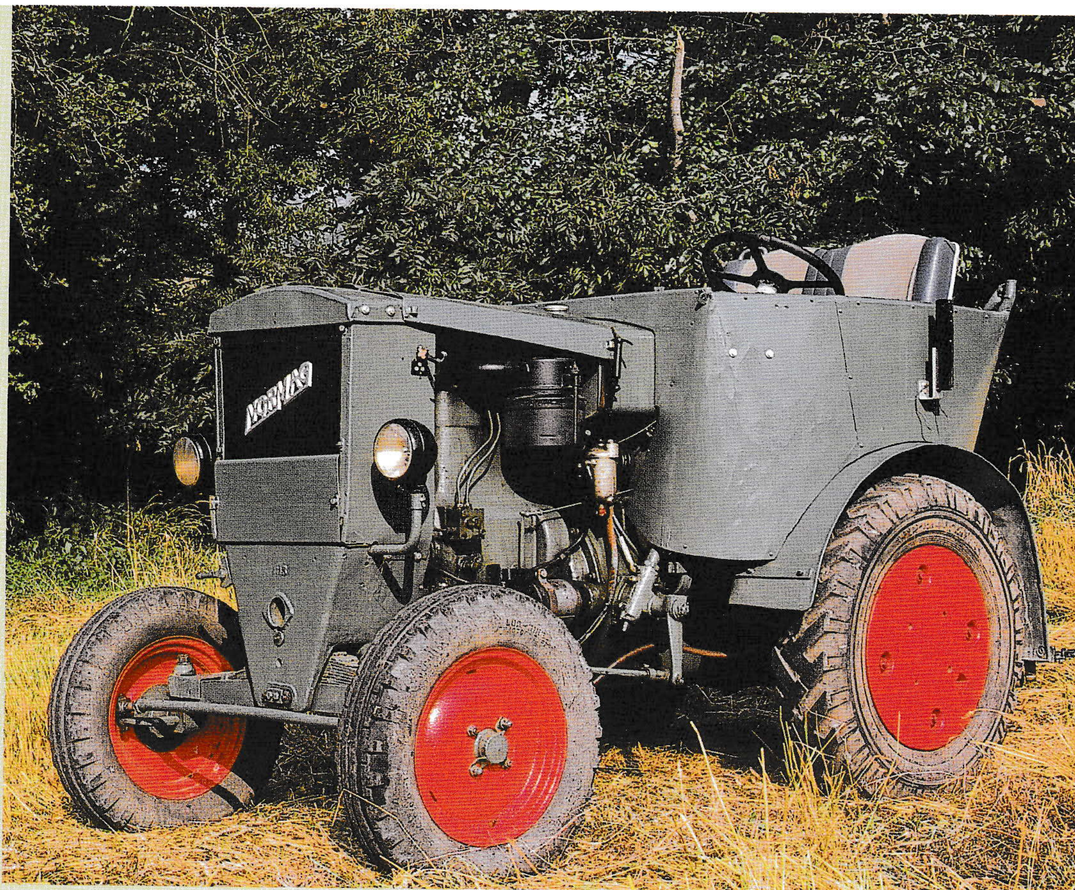
modell:	*MIAG LD 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1941*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2120*
gyártott darabszám:	–

Normag – a nordhauseni híres mezőgazdasági traktorok

Normag NG 22

Az 1930-as évek során Normag név alatt működő Nordhäuser Maschinenbau GmbH (Nordhäuser Gépipari Kft.) 1938-ban kezdte el mezőgazdasági traktorok gyártását. Az NG 22-es modellt vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű dízelmotorral szerelték fel. Az 1850 kg súlyú traktor négysebességes váltóval rendelkezett, végsebessége maximum 17,5 km/óra volt. A rugós első tengely és a dupla ülőpad a szériafelszereltséghez tartozott.

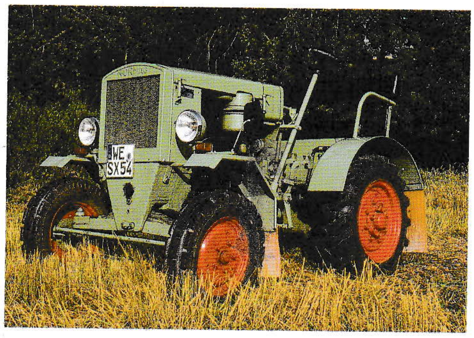
modell:	*Normag NG 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2120*
gyártott darabszám:	*4972*



Normag NG 22

Az NG 22 egy jól kiképzett konstrukció volt, így a Schell-tervben is figyelembe vették. A jármű egyenletes, száraz, szilárd úton 15 tonna súly megmozdítására volt képes. Pozitív tulajdonságainak köszönhetően a régió határain túl is elterjedt. 1942 közepén azonban itt is beszüntették a gyártást. A háború végéig kizárólag fagázos járművek gyártását engedélyezték.

modell:	*Normag NG 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2120*
gyártott darabszám:	*4972*

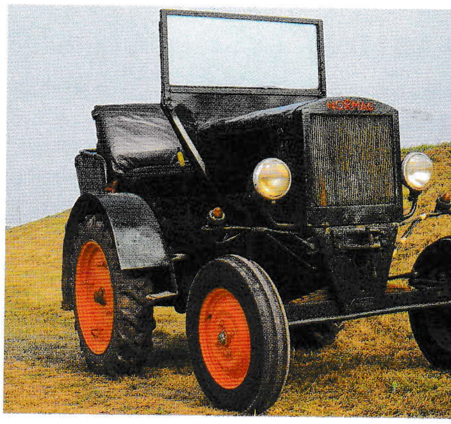


Normag NG 22

A szolid és megbízható NG 22-es főleg Közép-Németországban terjedt el. Még ma is találkozhatunk az „új tartományoknak" nevezett területeken ilyen felújított példányokkal. Az 1939-ben készített kaszameghajtóval és kaszatartóval felszerelt NG 22-es típus még az első tulajdonos kezében van, amire méltán lehet büszke.



modell:	*Normag NG 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2120*
gyártott darabszám:	*4972*



Normag NG 22

Az NG 22-es – a képen egy eredeti állapotú 1939-es szélvédővel felszerelt jármű látható – elöl ingás lengőtengellyel, valamint elektro mos berendezéssel rendelkezett. A szíjtár csa, az erőleadó tengely és az erőleadó tenge lyen keresztül ékszíjjal hajtott kasza, felár elle nében volt rendelhető. Ezenkívül elektromo indítórendszerrel is ellátták.

modell:	*Normag NG 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2120*
gyártott darabszám:	*4972*

Normag NG 25 Generatorschlepper

A fagázos NG 25-ös típus négysebességes Prometheus meghajtással rendelkezett, végsebessége pedig elérte a 19,8 km/órát. Az üzemeltetésre használt fa három-négy órányi üzemeltetésre volt elegendő. Csaknem az összes akkori generátoros traktor megfelelt az egységes építési előírásoknak. A birodalmi kormány által javasolt praktikus és alternatív égési eljárások ellenére, amelyek alkalmazását nem csak a háborús időkre javasolták, minden ilyen jármű tulajdonosa csak arra várt, hogy traktorját minél előbb visszaalakíthassa folyékony üzemanyag használatára.

modell:	*Normag NG 25 Generatorschlepper*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1945*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4592*
gyártott darabszám:	*kb. 2000*





Normag NG 25 generátoros traktor

Az 1941-es években a Norman gyár is megkezdte a fagázos traktorok előállítását. Az NG 25-ös modell kéthengeres, MWM-es, karburátoros motorral és egy zárt építésű EG 60-as általános generátorral rendelkezett az első tengely felett. Megfelelő üzemmód esetén a jármű 8 tonna vontatására volt képes 16 km/órás sebességnél. A képen egy nagyon ritka 1944-es példány látható, ideiglenes vezetőfülkével és szovjet 13-18-as abronccsal.

modell:	*Normag NG 25 Generatorschlepper*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1945*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4592*
gyártott darabszám:	*kb. 2000*

Orenstein & Koppel/MBA – egy vállalat a nemzetiszocialisták nyomása alatt

Orenstein & Koppel SA 751

A berlini Orenstein & Koppel művek világszerte ismert vállalat volt, amely mindenféle vasútépítési anyagokat, valamint mozdonyokat, vagonokat és kisvasutakat, de kotrógépeket, bányagépeket és más szállítmányozáshoz szükséges gépeket is gyártott. A traktorok gyártását 1938-ban kezdték el. A vállalat jellegzetessége, hogy majdnem minden szerkezeti elemet beszállító nélkül, egyénileg fejlesztett. Az első termék a szolid, elemes építési módban épült, szélvédővel és tetővel felszerelt SA 751-es általános traktor volt.



modell:	*Orenstein & Koppel SA 751*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3532*
gyártott darabszám:	–



MBA SB 751

A vállalat 1939-ben készítette el az SB 751-es könnyű, gazdasági traktort. A fekve és keresztben felszerelt egyhengeres, négyütemű, örvénykamrás dízelmotor termoszifonhűtéssel rendelkezett. Az elemes építésű traktort háromsebességes váltóval szerelték fel, végsebessége 8 km/óra volt, egyenletes és szilárd talajon 9 tonna vontatására volt képes. Ez a kisvontató volt a gyártó első olyan modellje, amely lekerekített motorburkolatot kapott. Erőleadó tengellyel és szíjtárcsával szerelték fel, súlya 1270 kg.

modell:	*MBA SB 751*
évjárat/gyárt. időszak:	*1939–1942*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1766*
gyártott darabszám:	–



MBA SA 751

1941-től a hajdani O & K traktor szegletes, markáns motorburkolatát kerek formára módosították. Összes többi ismertetőjegyét azonban változatlanul hagyták. Ez az erős traktor képes volt egyenletes, szilárd és száraz talajon 24 tonna vontatására. A vevők földmunkákra és szállításra használták, s szolidságáért, jó kidolgozásáért és megbízhatóságáért is becsülték. Ez az 1942-ben gyártott traktor rendelkezik tetővel és szélvédővel is.

modell:	*MBA SA 751*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3532*
gyártott darabszám:	–

Orenstein & Koppel/MBA SA 751

Az SA 751-est a vállalat által gyártott vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű 2 B típusú dízelmotor hajtotta, amely kisvasutak esetében már bizonyította megbízhatóságát. A traktor egy szintén a vállalat által gyártott négysebességes váltóval rendelkezett, amely 15,8 km/órás végsebességet tett lehetővé. 1939-ben politikai okokból – mindkét gyártulajdonos zsidó származású volt –, az akkori nemzetiszocialista birodalmi kormány elrendelte a vállalat kisajátítását és átkeresztelését „Maschinenbau- und Bahnbedarf AG"-ra (MBA). Tekintettel nagy nemzetközi ismertségére, egyelőre még hozzátették az „egykor Orenstein & Koppel" kiegészítést.

modell:	*Orenstein & Koppel/MBA SA 751*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1942*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3532*
gyártott darabszám:	–





Ritscher – egy nagy múltú traktorgyártó a hűvös északról

Ritscher háromkerekű traktor N 20

A hamburgi Karl Ritscher GmbH az első világháború után kezdte meg a lánctalpas vontatók és traktorok gyártását. A traktorok jellegzetessége a három kerék volt, amely a gyártó ismertetőjelévé vált. Az 1930-as évek közepe volt a klasszikus háromkerekű Ritscher-traktorok ideje, amelyek előbb egy 14 LE-s Kämper-dízelmotorral, majd 1939-től a bevált vízhűtéses, kéthengeres F 2 M 414-es Deutz-dízelmotorral működtek. A kép egy 1941-es gyártású járművet ábrázol.

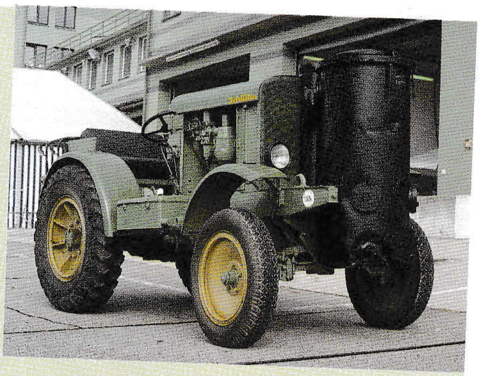
modell:	*háromkerekű traktor N 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1939–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	*250*

Ritscher háromkerekű traktor N

A Ritscher-traktor jellegzetes, motorház fölött elhelyezkedő vízszintes kormány lopának köszönhetően jól irányítható háromsebességes váltóval rendelkez valamint 12 km/órás végsebességet ér Az N 20-as egy kicsi, univerzális jár amelyet mezőgazdasági traktorként, mint közúti vontatóként is használ 1942-ben e traktor gyártása megszűnt egy kaszával felszerelt 1940-ben gyár jármű látható.

modell:	*háromkerekű traktor N 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1939–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	*250*





Schlüter GZA 25 generátoros traktor

Amikor 1942. július 1-jén az akkori kormány beszüntette a dízelvontatók gyártását, a Schlüter Művek már előre gondoskodott a GZA 25-ös gáztraktorok tervezéséről, így a gyártást azonnal elkezdhették. A jármű elején helyezkedett el az Imbert-gázgenerátor. A nagy lökettérfogatú motor 28 LE-s teljesítményre volt képes. A négysebességes váltó azonos volt a DZM 25 típuséval.

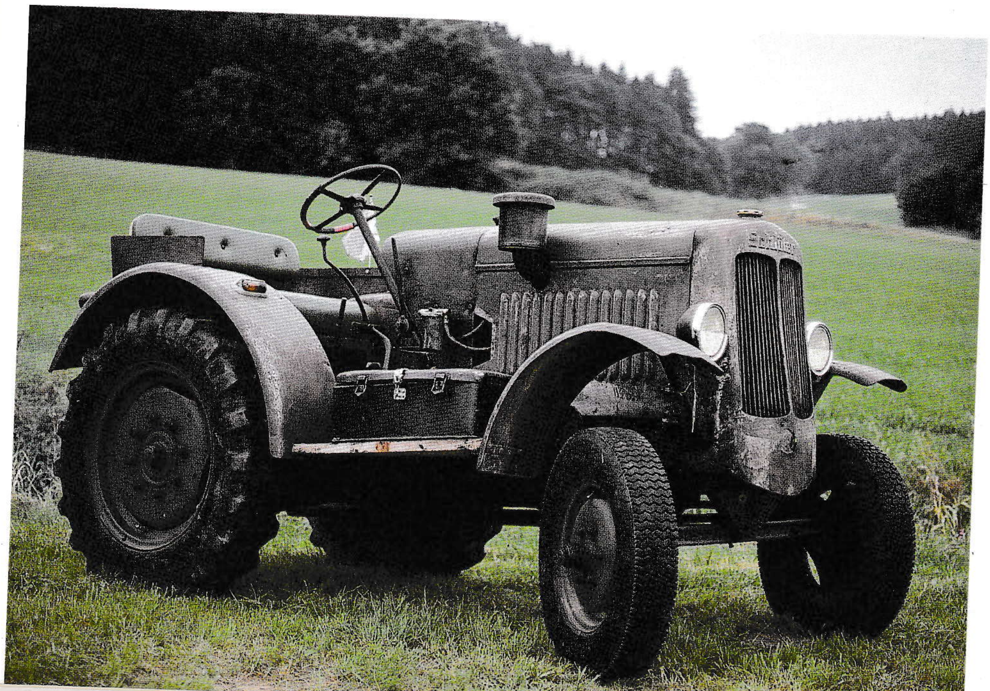
modell:	*Schlüter GZA 25 Generatorschlepper*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1947*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3982*
gyártott darabszám:	*630*

Schlüter – erős traktorok Bajorországból

Schlüter DZM 25

A München melletti freisingi Anton Schlüter motorgyár 1937-ben egy 14 LE-s traktorral lépett színre. A cél eredetileg az volt, hogy új felhasználási lehetőséget teremtsenek az általuk gyártott motoroknak. Még ugyanabban az évben bemutatták a DZM 25-ös modellt. A jármű elemes építési módban készült, Prometheus típusú négysebességes váltóval, végsebessége 20 km/óra, súlya 1800 kg volt. Gyártását 1942-ben fejezték be.

modell:	*Schlüter DZM 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1942*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2661*
gyártott darabszám:	*1043*



Zettelmeyer – az úthengertől a dízelvontatóig

Zettelmeyer Z 1

1902-ben a Hubert Zettelmeyer által alapított Trier melletti konzi gépgyár elsősorban gőzhengerekkel, majd később motoros közúti hengerekkel foglalkozott. 1935-től kezdték el a mezőgazdasági traktorok gyártását, hogy több lábon állhassanak. Az első a Z 1-es elemes konstrukciójú modell volt, amely négy sebességgel és légtömlős abronccsal rendelkezett. Az erőleadó tengely, a szíjtárcsa, valamint a kasza a Z 1-es szériatartozék volt.

modell:	*Zettelmeyer Z 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–





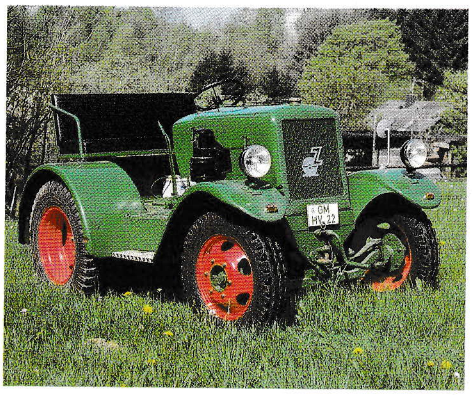
Zettelmeyer Z 1

A Z 1-es egy vízhűtéses, 20 LE-s, majd 1939-től 22 LE-s Deutz-motorral volt felszerelve. Ez egy szolid, tipikus és hagyományos építésű gazdasági célokra épített traktor volt, amely a földeken és a szállításban felmerült feladatokat egyaránt megbízhatóan végezte el. Szíjtárcsájának köszönhetően helyhez kötött munkákra is alkalmas volt. Alapfelszereltséggel ára 4900 birodalmi márka volt. A képen egy tetővel felszerelt jármű látható.

modell:	*Zettelmeyer Z 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1942*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–

Zettelmeyer Z 2

1936-ban Zettelmeyer piacra dobta a Z 2-es közúti traktorát, amelybe a mezőgazdasági traktor motorját és váltóját építették be. A megnagyobbított fogaskerekek miatt a jármű sebessége elérte a 20 km/órát. Egyes, illetve ikerváltozatú hátsó kerekekkel és háromüléses paddal volt kapható. Az elektromos világítás szintén szériatartozék volt.



1939-ig 20 LE-s Deutz-motorral szerelték fel. Itt egy 1936-os jármű látható.

modell:	*Zettelmeyer Z 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2028*
gyártott darabszám:	–

Zettelmeyer Z 2

A Z 2-s közúti traktor egybefüggő sárvédővel rendelkezett, amelyet egy fellépő kötött össze. Gyakran zárt vezetőfülkével látták el. A Z 2-es főleg a helyi forgalomban, valamint költöztető cégek, szénkereskedők és egyéb ipari vállalatok körében volt közkedvelt. Erdei vontatáshoz hátsó részére csörlőt lehetett erősíteni. 1942-ben egy generátoros jármű javára ezt a modellt is be kellett szüntetni.



modell:	*Zettelmeyer Z 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1942*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2028*
gyártott darabszám:	–

További európai gyártók

Hürlimann – svájci minőségi gépek a Sankt Gallen melletti Wilből

1929-ben Hans Hürlimann bemutatta az 1 K 8 jelölésű traktorját. Ez a traktor egy francia gyártású vízhűtéses, egyhengeres, Bernard R 3 típusú porlasztós motorral működött, amely 8 LE-s teljesítményét 1200/perc fordulatszámon érte el. Míg a hátsó kerekek vasból és gumiból készültek, az első kerekek légtömlős abroncssal voltak felszerelve. A járművet a zürichi Maag gyártmányú három előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozatú váltóval látták el. Nem sokkal megjelenése után a traktor bal oldalára egy kaszameghajtót szereltek. A traktor csekély mérete ellenére nagy vonóerővel rendelkezett, ezért mezőgazdasági és szállítmányozási munkákra is lehetett használni, valamint a kaszameghajtóra helyezhető szíjtárcsa révén helyhez kötött munkákra is alkalmas volt. Ez a kis traktor számos parasztgazdaság számára nagy fejlődést hozott, mivel olyan sokoldalú segítséget jelentett, amelyet szinte minden munkában használni tudtak. 1929-től 1930 áprilisáig – a gazdasági világválság ellenére is – 102 db 1 K 8-as traktort adtak el, a kissé erősebb 1 K 10-es utódból pedig 1931 októberéig 367 db-ot. Mindkét konstrukciót évtizedeken át gyártották, ezek a ma már legendának számító Hürlimann-traktorok.



Hürlimann 1 K 8

modell:	*Hürlimann 1 K 8*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1930*
LE/kW:	*8/5,9*
lökettérfogat (cm³):	*763*
gyártott darabszám:	*102*



Hürlimann 4 KT 40 C generátoros traktor

A nagy teljesítményű 4 T 40 Z típusú Hürlimann-traktort 1934-től gyártották. Konstrukcióját a Fordson-traktor elemes szerkezete ihlette. Ebben a benzines traktorban Zürcher-benzinmotor és háromsebességes váltó volt. Mivel Svájcot is érintette a második világháború alatt uralkodó üzemanyaghiány, a későbbi járműveket fagázos üzemre alakították át, mint például ezt a gyönyörűen restaurált oldalkaszával és 1936-os Imbert-generátorral felszerelt példányt is.

modell:	*Hürlimann 4 KT 40 C Generatorschlepper*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1936*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3780*
gyártott darabszám:	*–*

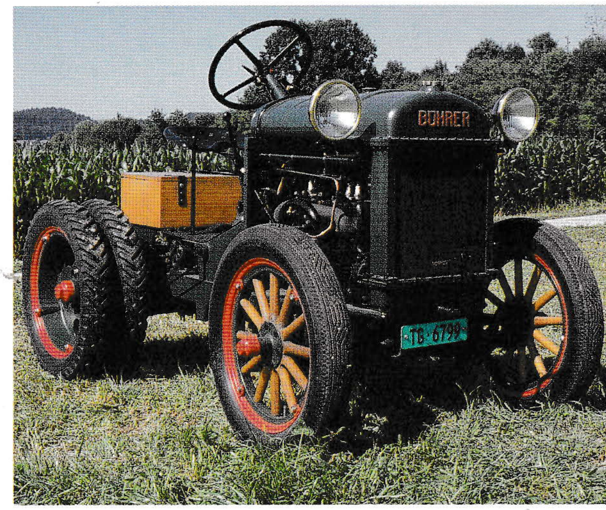
Hürlimann D 400

Már 1935-ben megépítette a Hürlimann Vállalat első ipari traktorát. 1939-ben a D 400-as modellel egy javított és erősebb teljesítményű jármű jelent meg, amely D 100-as típus vízhűtéses, négyhengeres dízelmotorral rendelkezett. A traktorba, amely tetővel vagy kemény, zárt vezetőfülkével volt felszerelve, egy ötsebességes váltót szereltek be. A traktor 2800 kg-os súlyával 35 km/órás végsebességre volt képes.

modell:	*Hürlimann D 400*
évjárat/gyárt. időszak:	*1939–1950*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4019*
gyártott darabszám:	*–*



Bührer – a legnagyobb svájci traktorgyártó



Bührer C típus

Fritz Bührer Hinwilből, első, a Ford gépkocsik részeiből összerakott traktorait 1928-tól gyártotta. Az első szabályszerű traktorokat 1930-tól állították elő. 25 és 40 LE-s járművek voltak, amelyek közül a C típusút a Ford A porlasztós motorjával és négysebességes váltóval szerelték fel. Légtömlős traktorok voltak, hátul terepgumiknak nevezett ikergumikkal, amelyeket körülbelül 1936-ig gyártottak. Az 1450 kg súlyú traktor végsebessége 20 km/óra volt.

modell:	*Bührer Typ C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1930–1936*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3285*
gyártott darabszám:	–



Bührer BG 4

A Bührer 1937-ben bemutatott BG 4-es és BG 6-os modelljével egy teljesen új traktorgenerációt dobott piacra. A BG 4-es továbbra is a már bevált vízhűtéses, négyhengeres Ford B típusú porlasztós motorral volt felszerelve, amelyeket már a korábbi modellekben is használtak. Négysebességes váltóval rendelkezett, végsebessége 20 km/óra volt. Az új szerkesztésű Bührer első tengely úgy volt beszerelve, hogy 80 fokos fordulási szöget tett lehetővé. Az elektromos világítás és gyújtás szériatartozék volt.

modell:	*Bührer BG 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1942*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*3280*
gyártott darabszám:	–

Grunder – a Chevrolet motorokkal felszerelt traktorok

Grunder E típus

August Grunder motoros kaszálógépekkel és kerti talajmaró gépekkel csatlakozott az 1920-as években a mezőgazdasági gépeket és traktorokat gyártók sorába. 1938-ban készült el a szép formájú, négykerekes E típusú traktor, amelyet egy nagy teljesítményű, hathengeres, vízhűtéses Chevrolet porlasztós motor hajtott. A markáns, lendületes hűtőráccsal ellátott jármű négy előremeneti sebességfokozattal és nagy vonóerővel rendelkezett, végsebessége pedig 20 km/óra volt. A képen látható felújított traktort 1940-ben gyártották.

modell:	*Grunder Typ E*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1943*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*3540*
gyártott darabszám:	–





Grunder TK 25 generátoros traktor

A háború megnehezítette a Chevrolet-motorok beszerzését. Ezért az utolsó E szériás példányokat Ford motorral szerelték fel. 1943-ban a TK 20-as és TK 25-ös modelleket új hátsó tengellyel mutatták be, amelyekbe különböző gyártmányú motorokat tettek, mint például Fiat, Opel, Peugeot vagy Renault. Mivel Svájcban is hiány volt a folyékony üzemanyagban, a traktorokat Imbert-generátorokkal látták el.

modell:	*Grunder TK 25 Generatorschlepper*
évjárat/gyárt. időszak:	*1943–1946*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1500*
gyártott darabszám:	–

Svájci vasút és gépgyár Winterthur – a háromkerekű traktorok gyártója

SLM háromkerekű traktor

Az SLM rövidítéssel jelölt vállalat már a századforduló idején gyártott gőztraktorokat. Az 1920-as években áttértek a háromkerekű traktorok gyártására, amelyek rendkívül fordulékonyak voltak. A végleges formára 1936-ban találtak rá, amelynél a kis első kereket a kormány irányította. Ezt az 1941-ben készült járművet egy vízhűtéses, a Motorsacoche vállalat által gyártott kéthengeres V típusú porlasztós motor hajtotta.

modell:	*SLM-háromkerekű traktor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1941*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	–

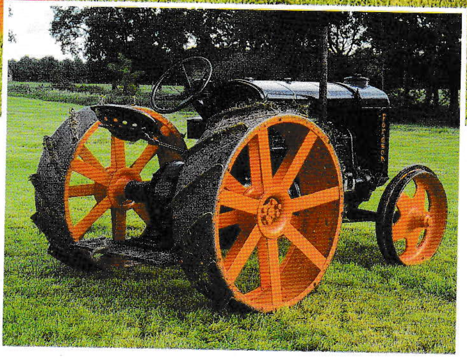


Fordson – az angliai Dagenhamból származó mezőgazdasági traktor

Fordson N

1933-ban Írországból az angliai Dagenhamba helyezték át a Fordson N gyártását. Onnan a világ minden részére exportáltak traktorokat, még az Egyesült Államokba is. Annak ellenére, hogy az első tervek 1917-re vezethetők vissza, ami külsőleg meg is látszott a Fordsonon, az egyszerű és szolid traktor, főleg Angliában, keveset veszített népszerűségéből. Mivel a Fordson-traktort folyamatosan korszerűsítették, alapszerkezete 30 éven keresztül tartotta magát. Ez az 1937-es vaskerekekkel és kapaszkodókkal felszerelt példány még mindig az első, holland tulajdonos birtokában van.





modell:	*Fordson N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1945*
LE/kW:	*29/21,2*
lökettérfogat (cm³):	*4181*
gyártott darabszám:	–

Fordson N

Amíg a Fordson N Angliában továbbra is jó eladási értékeket mutatott, addig eladása az Egyesült Államokban nagyon visszaesett, amelynek oka főleg a hiányzó széles nyomtávú bevethetőségében keresendő (Row-crop). A légtömlős abroncsok ellenére is látszott a Fordsonon kora, valamint időközben technikai előnyeit is elveszítette. Itt egy szép, légtömlős, hátsó sárvédő nélküli, 1936-os gyártmányú jármű látható.

modell:	*Fordson N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1945*
LE/kW:	*29/21,2*
lökettérfogat (cm³):	*4181*
gyártott darabszám:	–



Fordson N

Ez a késői kivitelű 1940-es Fordson hátsó sárvédőkkel és 11.25-28-as hátsó kerekekkel van felszerelve. Az 1636 kg súlyú traktor még mindig az elöregedett háromsebességes váltóval rendelkezett. Azonban főleg a háború alatt előnyére vált érett konstrukciója, könnyű kezelhetősége, szolidsága, megbízhatósága, valamint jó kidolgozottsága, s ezért 1945-ig tovább gyártották.



modell:	*Fordson N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1945*
LE/kW:	*29/21,2*
lökettérfogat (cm³):	*4181*
gyártott darabszám:	–



Vierzon HV 2

Nem sokkal később jelent meg a piacon a könnyebb HV 2-es, 25 LE-s modell, amely egy hasonló elven működő kéthengeres, kétütemű égőteres motorral rendelkezett. Ez az eljárás, amelyet a németországi Lanz mellett az olasz Landini és az angol Marshall is alkalmazott, nagyon egyszerű, a motorok járása azonban egyenetlen volt. A Vierzon-traktorok fészekszerű hangtompítói hasonlították a fatüzeléses gőzmozdonyokéhoz.



modell:	*Vierzon HV 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1942*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*5346*
gyártott darabszám:	–

Vierzon, Renault és Le Percheron – francia minőség

Vierzon H 1

1931-ben a közép-franciaországi Vierzonban Société Francaise vállalat, Franciaország akkori legnagyobb mezőgazdasági gépgyártója, bemutatta a HO jelölésű első traktorját. A Lanz-Bulldoghoz hasonlóan perlit öntvényű égőteres motorral rendelkezett, amely tartósabb a szürkeöntvénynél. A 38 LE-s, háromsebességes H 1-es típust az 1930-as évek közepétől gyártották. Itt egy 1935-ös gyönyörűen felújított jármű látható.



modell:	*Vierzon H 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1942*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*10 335*
gyártott darabszám:	–



Renault AFV 1

A legfontosabb francia traktorgyártó, a Billancourt/Seine-ban lévő Renault vállalat volt, amely már az 1898-as évben foglalkozott gépkocsigyártással. 1908-ban kezdték meg a traktorok és a lánctalpas járművek előállítását. 1918-tól következtek a kisvontatók, amelyekhez az AFV 1-es modell is tartozott. A porlasztós motorral hajtott modell három előremeneti sebességfokozattal és vaskerekekkel rendelkezett.

modell:	*Renault AFV 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1930–1939*
LE/kW:	*8/5,9*
lökettérfogat (cm³):	*1480*
gyártott darabszám:	–

Le Percheron T 25

Franciaországban a Lanz-Bulldogok már a 15/30-as típus megjelenésével is sikert arattak, így megkezdték a D 7506-os mezőgazdasági levegős Bulldog licenc alapú gyártását. Az előállítással a Párizsnál lévő colombesi SNCAC vállalatot bízták meg. Nem sokkal a második világháború kitörése előtt megkezdték a „Percheron" név alatt (az igáslovak egy fajtájáról elnevezett) ismertté vált Bulldogok utódainak gyártását. A traktor vízfelvezető csövén a „Le Percheron Systéme Lanz" felirat állt. Ez a szépen restaurált égőteres Bulldog 1943-ban készült.

modell:	*Le Percheron T 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1939–1943*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–



Hollandia és Olaszország – Brons és Landini, két kevésbé ismert gyártó



Brons EAT-traktor

A holland Jan Brons vállalat 1878-ban alakult és 1891-ben tért át a gőzmozdonyok gyártására. Néhány évvel később elkészült az első petróleummotor, amelyeket 1900-ban követtek az első nyersolajmotorok. Az évek során továbbfejlesztett Brons-dízelmotorok szériagyártását 1907-ben kezdték meg Appingedamban. 1933-ban jelent meg az első kéthengeres, négyütemű dízelmotorral rendelkező traktor.

modell:	*Brons-Schlepper EAT*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1940*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*7400*
gyártott darabszám:	–



Brons EAT-traktor

A Brons-traktor 3850 kg-ot nyomott, maximális teljesítményét pedig 900/perc fordulatszámon érte el. Egy kétsebességes váltó állt rendelkezésére, amely 4 és 11 km/órás sebességre volt képes. Később egy háromhengeres, 11 000 cm³-es és 75 LE-s modell is rendelkezésre állt. Itt egy kéthengeres, légtömlős kerekekkel felszerelt – elöl elasztikus vaskerekekkel – 1936-os, 60 LE feletti jármű látható. A Brons-traktorok gyárilag sötétzöld színben készültek.

modell:	*Brons-Schlepper EAT*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1940*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm³):	*7400*
gyártott darabszám:	–

Landini Velite 28/32 LE

A Giovanni Landini által 1884-ben alapított gépgyár a gőzgépek és a belső égésű motorok előtt mezőgazdasági gépek gyártásával foglalkozott. Miután a vállalat 1927-ben bemutatta a HR 2-es Lanz-Bulldoghoz hasonló 30 LE-s traktorját, néhány évvel később következett a Velite 28/32 LE-s modell, amely a szerkezeti eltéréseken kívül egy az egyben megegyezett a HR 5-ös Lanz Hűtő-Bulldoggal.



modell:	*Landini Velite 28/32 LE*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1942*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*9503*
gyártott darabszám:	–



Landini Super Velite 50/55 LE

A Landini vállalat az olasz égőteres traktorok legnagyobb gyártója volt, és 1935-ben piacra dobta az 55 LE-s Super Velite modelljét. Ez a hatalmas égőteres Bulldog, amely a német Lanz-modellekhez hasonlóan termoszifon hűtéssel rendelkezett, elsősorban nagyüzemek számára volt tervezve. Négysebességes váltóval rendelkezett, és 3-16 km/órás sebességgel tudott közlekedni. Súlya 3300 kg volt. Ezt a járművet csak kis példányszámban gyártották.

modell:	*Landini Super Velite 50/55 LE*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1942*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*9503*
gyártott darabszám:	–

HSCS – a magyar Bulldogok

HSCS Le Robuste R 20/22

A budapesti telephelyű Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth (HSCS) mezőgazdasági gépgyár nagy múltú vállalat volt, amely 1891 óta foglalkozott cséplőgépekkel és lokomobilokkal. 1923-ban készült el az első fekvő benzinmotoros traktor. Következő évben pedig megjelent az első nyersolajjal működő, 15 LE-s traktor. 1930-ban a különböző teljesítményű, égőteres modellek széles palettáját kínálták. Ily módon ki tudták elégíteni a középbirtokoktól a nagybirtokokig az igényeket. A képen egy 1935-ös jármű látható.



modell:	*HSCS Le Robuste R 20/22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1932–1944*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*5389*
gyártott darabszám:	–



HSCS Le Robuste R 20/22

A HSCS exportgépek nevét a „Le Robuste" elnevezéssel egészítették ki, amely tulajdonság jól illett a járművekre. Az 1930-as években egész Európában árulták a magyar égőteres Bulldogokat, sőt Németországban is találtak ügyfeleket, mivel a mannheimi Lanz, a három műszakos üzem ellenére sem tudta utolérni a megrendeléseit, így csak hosszú szállítási határidőt tudott vállalni. Az R 20/22-es háromsebességes váltóval rendelkezett, de az egész szerkezet hasonló volt a Lanz típusokhoz. Ez egy 1938-as gyártmányú traktor.

modell:	*HSCS Le Robuste R 20/22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1932–1944*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*5389*
gyártott darabszám:	–



HSCS Le Robuste R 30/35

A HSCS vállalat talán legnagyobb modellje egy 35 LE-s, égőteres Bulldog volt. A járműbe egy négysebességes váltót szereltek, amely 3,7-12,3 km/órás sebességre volt képes. A HSCS Bulldogokat vaskerekekkel, valamint légtömlős abronccsal is lehetett kapni. A 3100 kg súlyú jármű 760/perc fordulatszámon érte el teljesítményét. Ezt a felújított traktort 1937-ben gyártották.



modell:	*HSCS Le Robuste R 30/35*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1944*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*9546*
gyártott darabszám:	–



HSCS Le Robuste R 44/48

Az R 44/48-as teljesítményét csak a legerősebb R 50/55-ös modell haladta meg, amely mérete révén majdnem kizárólag nagy mezőgazdasági birtokokra volt alkalmas. Ez az erőteljes és nagy húzóerejű modell nemcsak különféle földmunkákra és súlyos erőleadó tengellyel ellátott gépek meghajtására volt alkalmas, hanem szíjtárcsájának köszönhetően helyhez kötött erőforrásként is alkalmazható volt. Ez a jármű is négysebességes váltóval rendelkezett, és nem tagadhatta a tízliteres Lanz Bulldoggal való rokonságát sem.

modell:	*HSCS Le Robuste R 44/48*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1944*
LE/kW:	*48/35,1*
lökettérfogat (cm³):	*10 300*
gyártott darabszám:	–

Tengerentúli gyártók

Massey-Harris – kanadai dízeltraktorok

Massey-Harris 15/22 általános traktor

A kanadai torontói Massey-Harris Company 1891-ben jött létre két vállalat összeolvadásával. Az első világháború után aktív részt vállalt a traktorgyártás iparágában, de először csak 1928-ban vett át egy traktorgyárat, amelyben saját modelleket akart gyártani az ismert modellek alapján. Az első a 15/22-es típus volt, amely egy modern, vaskerekes, hajlított kormányú, négykerék-meghajtású jármű volt, amelynek első kerekei nagyobb vonóerővel rendelkeztek, mint a hátsó kerekek. Az 1600 kg súlyú traktort háromsebességes váltóval szerelték fel, végsebessége 6 km/óra volt.

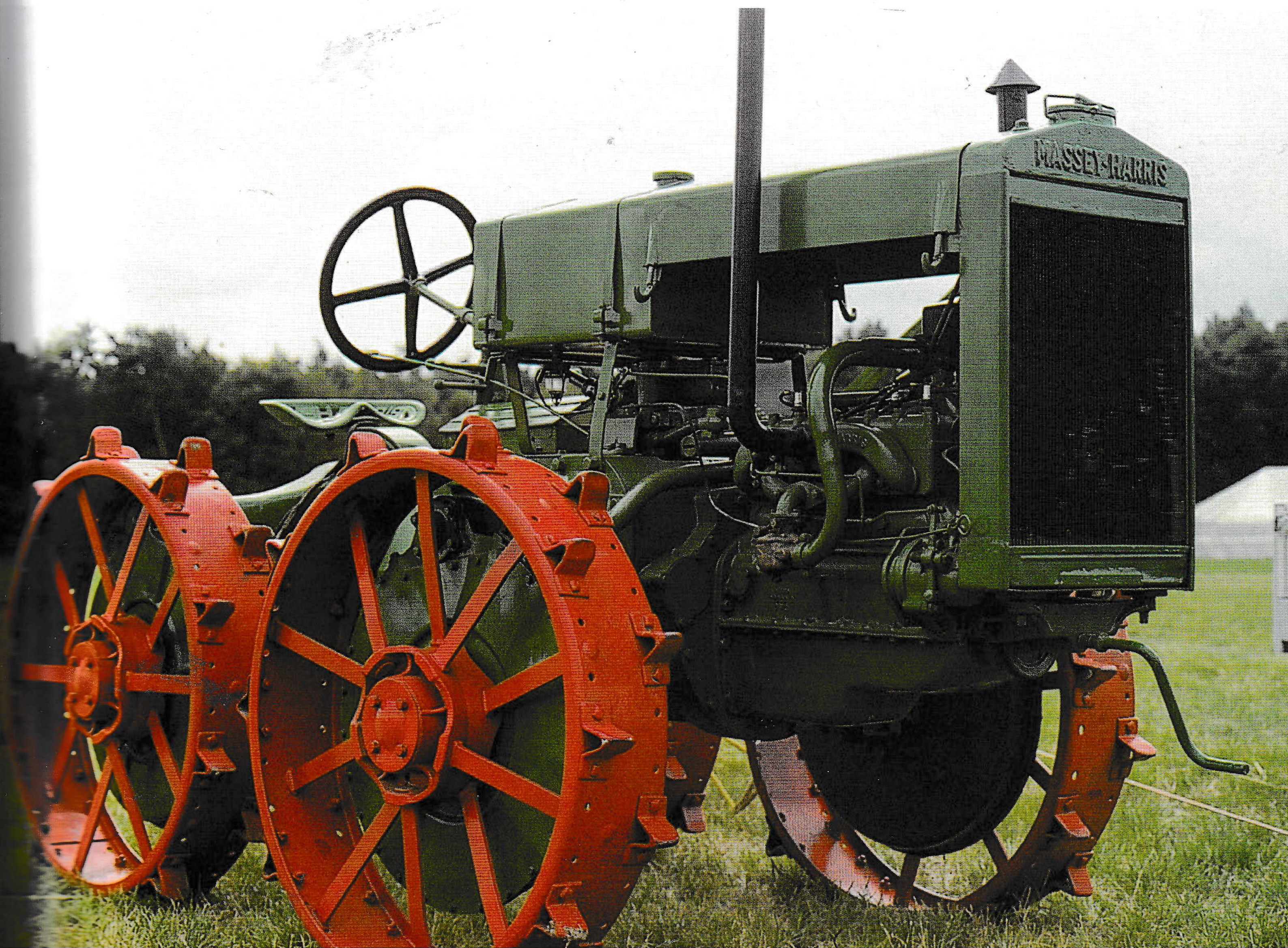
modell:	*Massey-Harris 15/22 General Purpose*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1938*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4014*
gyártott darabszám:	–



Massey-Harris 744 D

Az 1930-as évek végére a Twin-Power-traktorok révén sikerült továbbfejleszteni a programot. A traktorok két szabályozóval és négy-, illetve hathengeres motorokkal rendelkeztek. A szép formájú, 2350 kg-os 744 D modellben, amely az Egyesült Államokban nagyon keresett volt, egy négysebességes váltó dolgozott. A vevő választhatott a kerozin-, a benzin- vagy a dízelmotor között. A képen látható szépen restaurált jármű 1945-ben készült.

modell:	*Massey-Harris 744 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1945*
LE/kW:	*48/35,1*
lökettérfogat (cm³):	*5653*
gyártott darabszám:	–





Allis-Chalmers és Case – az Egyesült Államok nagy múltú traktorai

Allis-Chalmers WC

Az Allis-Chalmers vállalat 1914-ben kezdett traktorgyártással foglalkozni. Az 1920-as években és a gazdasági világválság idején a vállalat más gyártók felvásárlásával – közéjük tartozott az Advance Ruamely a legendás Oil Pullal – nagyon gyorsan növekedett, így az Allis-Chalmers hamar jó pozíciókat foglalt el. 1934-ben megjelent a légtömlős WC modell, amely hagyományos és széles nyomtávolságú kivitelben is létezett. A WC négyhengeres, porlasztós motorral működött, súlya 1723 kg volt és négysebességes váltója maximum 14,4 km/órás sebességet ért el. Egy nagyon robusztus és sikeres traktor volt, amely évekig a vállalat sikerességének egyik oszlopa volt. Itt egy széles nyomtávolságú, 1935-ös Row-crop-vontató látható.

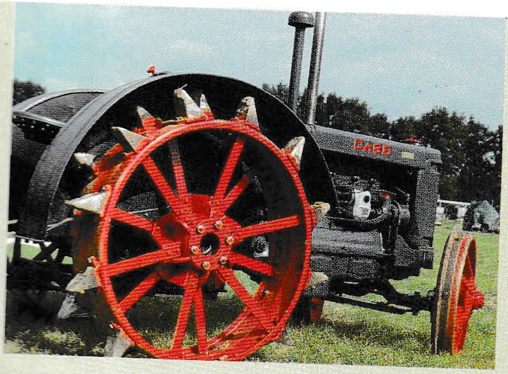
modell:	*Allis-Chalmers WC*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1948*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3294*
gyártott darabszám:	*178 000*

Case C 28

A Case-traktorok az 1930-as évek kétségkívül legszolidabb és legjobb traktorai közé tartoztak, és nagy népszerűségnek örvendtek. A C típusú standard vontató mellett, 1932-től megjelent a CC verzió széles nyomtávolságú traktorként és Row-crop-vontatóként. A képen látható tökéletesen felújított porlasztós motorral rendelkező C 28-as modell 1936-ban készült, amely csak részleteiben tért el az addigi alapkoncepciótól.

modell:	*Case C 28*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1946*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*4225*
gyártott darabszám:	–





Case C

A Crossmotor típusok után 1929-ben az L és C modellek esetében a Case áttért a hosszában beszerelt motorokra, miközben a márka különlegességének számító burkolt lánchajtást megtartották. A Case C modell alapjában hasonlított a Fordson-traktorhoz, bár súlya jóval nehezebb, teljesítménye pedig erősebb volt. Az 1870 kg súlyú járműbe négyhengeres, négyütemű porlasztós motort és háromsebességes váltót szereltek. A vaskerekes kivitel csúcssebessége 7,2 km/óra volt. A képen szereplő, hátsó kerekein kapaszkodókkal ellátott traktor 1938-ban készült.

modell:	*Case C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1929–1939*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*4225*
gyártott darabszám:	–

Case R

A Case modell R típus konstrukciója szintén 1936-ban született. Ez a könnyű traktor RC kivitelben Row-crop verzióként létezett, s a Farmall-modellek konkurenciájának számított. Mindkét kivitelben egyaránt vízhűtéses, négyhengeres, porlasztós motor és háromsebességes váltó volt. Csúcsteljesítményét az 1508 kg-os traktor 1425/perc fordulatszámon érte el. Itt egy jól restaurált Case R típus látható az 1939-es évből. Még ugyanabban az évben lecserélték az R és az RC modellt az S modellre.

modell:	*Case R*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1939*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*2075*
gyártott darabszám:	–



International Harvester – egy világhírű nemzetközi vállalkozás

International Farmall F 12

Az 1930-as években az International Harvester Rock Islandban (Illinois) nagyszámú mezőgazdasági és általános traktort gyártott a fejlődő gazdaság számára. 1933-ban sikerült elkészíteni az F 12-es modellt, amelyet egy négyhengeres, vízhűtéses, porlasztós motor hajtott. Az 1215 kg súlyú F 12-es Farmall-traktort többnyire vaskerékkel és háromsebességes váltóval szerelték fel. Ezt a szép széles nyomtávolságú, acélkapaszkodókkal rendelkező traktort 1936-ban gyártották.

modell:	*International Farmall F 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1939*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm^3):	*1400*
gyártott darabszám:	–





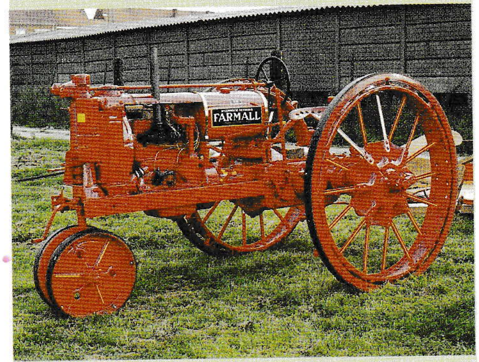
International Farmall F 14

Az F 14-es típussal egy időben, 1938-ban jelent meg az F 12 technikailag átdolgozott változata, amely egyre gyakrabban légtömlős gumival felszerelve került árusításra. Az F 14-be erősebb motor és négysebességes váltó került, amelynek légtömlős kivitele 3,8-16,5 km/órás végsebességet tett lehetővé. A traktor súlya csupán 1300 kg volt. 1939 júliusától ezeket a traktorokat az új A típusú Farmall-modellel helyettesítették. A képen egy 1938-as, légtömlős, széles nyomtávolságú példány látszik.

modell:	*International Farmall F 14*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1939*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm^3):	*1851*
gyártott darabszám:	–

International Farmall F 12

A rajztáblától a működőképes F 12-es traktorig eltelt hét év az átlagosnál hosszabb fejlesztési időszak, amely azonban megtérült, ha a jármű eladási sikerét nézzük. Az Egyesült Államok kisebb farmjainak éppen az 1930-as években volt nagy szükségük egy könnyebb Farmall-traktorra. Az F 12 éppen időben jött, hogy kielégítse ezt a keresletet. A vaskerekekkel felszerelt, állítható nyomtávolságú traktor maximum 6 km/órás sebességet érte el. 1937-től az F 12 G típust a Rajna melletti Neussban a német piac számára is gyártották. Ezt a tökéletesen felújított vaskerekes járművet közúti használatra gumis futógyűrűkkel is felszerelték.



modell:	*International Farmall F 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1939*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm^3):	*1400*
gyártott darabszám:	–



International Farmall F 20

Az F 20-as modellt a híres Farmall Regular helyett vezették be 1932-ben, de mindig az F 12-es árnyékában maradt. Az F 20-as erősebb volt, igaz jóval drágább, ugyanakkor az F 12-es teljes mértékben kielégítette a kistermelők igényeit. Meghajtómotorként egy vízhűtéses, négyhengeres, porlasztós motor szolgált, amelynek háromsebességes váltója 6 km/órás végsebességet tett lehetővé a vaskerekes típus esetében. Itt egy 1935-ös légtömlős Row-crop példány látható.

modell:	*International Farmall F 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1932–1939*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm^3):	*3432*
gyártott darabszám:	–



International Farmall F 12

Az F 12-est hagyományos építési módban is gyártották, mint ezt a vaskerekes, hátsó kapaszkodókkal ellátott mezőgazdasági traktort. Az F 12-es félig keretszerkezettel megépített, és a régi építési módnak megfelelően a motorházteto felett elhelyezkedő kormányrúdról könnyen felismerhető. A szintén megszokott „McCormick-Deering" jelzés a két cégalapítóra emlékeztet.

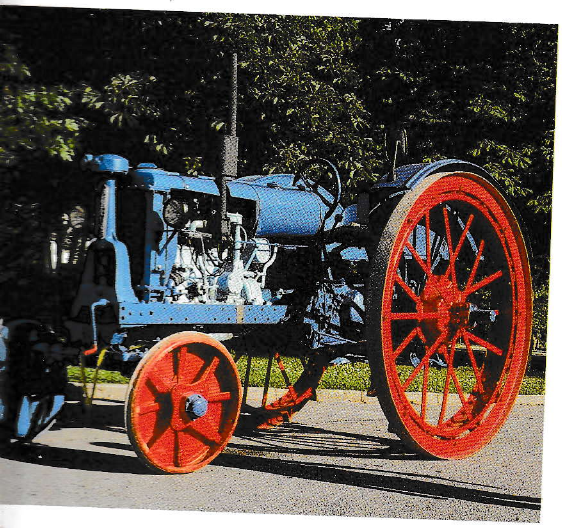
modell:	*International Farmall F 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1939*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–

International Farmall F 14

A képen egy légtömlős Farmall F 14 látható. A légtömlő által megnövelt sebességet szolgálta az új tervezésű négysebességes váltó is. Az F 14-es kedvező időjárási és útviszonyok esetén 15 tonnát is megmozgatott. A traktor megbízható és gazdaságos volt a kisebb farmok számára.

modell:	*International Farmall F 14*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1939*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1851*
gyártott darabszám:	–





Deering F 12 FS

A Neuss-i gyárban továbbra is vaskerekes F 12-es traktorokat állítottak elő FS kiegészítő jelzéssel (az FG a légtömlős kivitelt jelentette). Az eddig oldalt felszerelt McCormick- vagy Deering cégtáblát 1940-től keresztben szegecselték fel a kormányházra. A képen szereplő jármű hátsó kerekeire útkímélő gumikat húztak.

modell:	*Deering F 12 FS*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1940*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2043*
gyártott darabszám:	*4022*

Deering F 12 FG

1937-től Németországban gyártották az F 12-es jelzésű népszerű Farmall-vontatót. Ez egy egyszerű, ugyanakkor modern traktor volt, amelyet a kettévált McCormick és Deering vállalat eladott. A jármű technikailag azonos maradt az előző típussal, attól csak a felső hűtőtartály oldalán lévő felirat különböztette meg. A német piac számára azonban szokatlan volt a porlasztós motor. Itt egy 1940-ben gyártott, F 12 FG Deering típusú traktort láthatunk.



modell:	*Deering F 12 FG*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1940*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2043*
gyártott darabszám:	*4022*



McCormick WD 40

Az International Harvester sem tudott a takarékos és gazdaságos dízelmotortól elzárkózni, ezért az 1930-as évek elején megkezdte a fejlesztési munkálatokat. A nehéz WD 40-es traktornál 1934-ben sikerült először egy ilyen motor beépítése. A vevők választhattak a WD és a WA típus között, amelyek közül az utóbbi benzinnel üzemelt. A WD benzinnel indult, majd mielőtt elérte volna üzemi hőfokát, átállt dízelüzemre. Itt egy csodaszép vaskerekes 1937-es jármű látható.

modell:	*McCormick WD 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1940*
LE/kW:	*53/38,8*
lökettérfogat (cm³):	*5538*
gyártott darabszám:	–



McCormick-Deering WD 40

Az International Harvester WD 40-es jelentkezett először egy súlyos modellel a piacon. A traktort egy vízhűtéses, négyhengeres motorral szerelték fel. Négysebességes váltó állt rendelkezésre, amely a 3398 kg súlyú traktort légtömlős kivitelben 19,2 km/órás sebességre gyorsította fel. Az Egyesült Államokban ez volt az első nagyszériában gyártott dízeltraktor. A képen egy 1937-ben gyártott, légtömlős jármű látható.

modell:	*McCormick-Deering WD 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1940*
LE/kW:	*53/38,8*
lökettérfogat (cm³):	*5538*
gyártott darabszám:	–

International-McCormick WD 40

A WD 40-es típussal – TD 40-es jelöléssel létezett egy dízelmeghajtású lánctalpas traktor is – az International Harvester az 1930-as években erős pozíciókat foglalt el a piacon, és egyidejűleg fontos szerepet játszott az export területén is. A nagyméretű dízelmotor 63 liter hűtővízkészlettel és egy 141 literes (31 gallon) üzemanyagtartállyal rendelkezett. A tank nagy befogadóképessége révén egy napig is lehetett a járművel dolgozni tankolás nélkül.

modell:	*International McCormick WD 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1940*
LE/kW:	*53/38,8*
lökettérfogat (cm³):	*5538*
gyártott darabszám:	–





Oliver 80 Alapmodell

A chicagói székhelyű Oliver Farm Equipment Corporation 1929-ben alakult meg különböző vállalatok összevonása nyomán. Közéjük tartozott a Hart-Parr Company is, ezért az első Oliver-traktorokat dupla névvel illették. Az 1937-től kínált Oliver 80-as modell alapjában a korábbi Hart-Parr 18-27 és 18-28-as traktorokon alapult. Vízhűtéses, négyhengeres porlasztós motorral, illetve négysebességes váltóval volt felszerelve. 1940-től a dízelverzió is kapható volt.

modell:	*Oliver 80 Standard*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1947*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*4649*
gyártott darabszám:	–



John Deere – megbízhatóság és szép forma

John Deere A

Az 1930-as évek elejének gazdasági válsága majdnem meggátolta a John Deere ismert A modelljének létrehozását. Az előrelátó vállalati vezetésnek köszönhető, hogy a csökkenő eladási számok ellenére folytatódott a gyártás, így 1934-ben bemutathatták az eredményt. A középkategóriájú, széles nyomtávolságú első kivitel még 18 LE-s volt, azonban ezt idővel megnövelték. Itt egy 1935-ös jármű látható.

modell:	*John Deere A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1952*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3214*
gyártott darabszám:	*328 000*

John Deere AR

A Row-crop típus mellett a standard első tengellyel gyártott AR (R = Regular = normál) modell is gyártásra került, amint azt a képen szereplő 1939-es, szépen restaurált jármű is mutatja. Az AR azonban nem sorozatgyártásra készült. Az A és AR típusban egyaránt vízhűtéses, kéthengeres, porlasztós motor működött, amely benzinnel vagy petróleummal üzemelt. A motoroknak jellegzetes csattogó hangjuk volt, s így a korszak John Deere-traktorai már hangjuk alapján is felismerhetőek voltak. A járműbe először négysebességes, majd hatsebességes váltót szereltek.



modell:	*John Deere AR*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1952*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3214*
gyártott darabszám:	*328 000*



John Deere A

A forgalom növelése érdekében 1938-tól a John Deere traktorokat ipari formatervezők által tervezett motorburkolattal látták el, innentől fogva a motor előtt található kormányházat és a hűtőt is lemezburkolat takarta. Az első felületen helyet kaphatott az ugró szarvast ábrázoló sárga márkajelzés is. Ugyanígy a tetszetősebb látványt szolgálta a keskeny hűtő- és tankborítás. Egy ilyen jármű látható a képen 1940-ből.

modell:	*John Deere A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1952*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3214*
gyártott darabszám:	*328 000*

John Deere H

Az 1935 óta gyártott H modell egy kis traktor volt, amely Row-crop formában, illetve hagyományos első tengellyel is kapható volt. A típusok nyomtávolsága állítható volt. Ezekben a járművekben is tipikus John Deere vízhűtéses, oldalvezérelt szelepekkel rendelkező kéthengeres motor volt. A H-modellbe először egy négysebességes, majd egy hatsebességes váltót szereltek. A képen egy 1937-ben gyártott, felújított, széles nyomtávolságú modellt láthatunk.

modell:	*John Deere H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1947*
LE/kW:	*12/8.8*
lökettérfogat (cm³):	*2324*
gyártott darabszám:	*60 000*



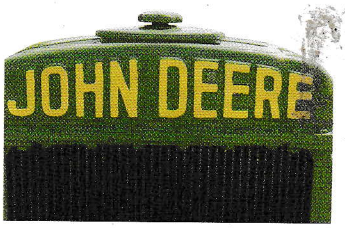
John Deere B

A John Deere B modellje az A modell kicsinyített változata volt, amelyet az A modellel egy időben állítottak elő és mutattak be. Mivel az Egyesült Államok farmerei nagyrészt kistermelők volt, ezért megérte kifejezetten egy számukra szükséges járművet kifejleszteni. A B típusban is egy vízhűtéses, kéthengeres John Deere-motor volt, jóllehet az A modellel szemben nagyobb fordulatszámon működött. Az elején beépített négysebességes váltót később egy hatsebességes váltotta fel. Itt egy 1935-ös, restaurált, széles nyomtávolságú, hátsó kerekein kapaszkodókkal ellátott traktor látható.

modell:	*John Deere B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1947*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*2324*
gyártott darabszám:	–









John Deere B

A különböző változatokban kapható B típus kisebb méretétől eltekintve majdnem minden tekintetben azonos volt az A modellel. Mindkét modell az 1930-as évek híres John Deere gyártási stílusát képviselte. Igény szerint választható volt vaskerekes, illetve légtömlős variáció. A képen egy 1938-as gyártású légtömlős, széles nyomtávolságú, burkolatlan elejű traktor szerepel.

modell:	*John Deere B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1947*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*2324*
gyártott darabszám:	–

John Deere B

Míg az A modell az átlagos méretű farmok számára volt alkalmas, addig a B típust inkább a kistermelők használták, illetve a nagyobb gazdaságok második vonatóként alkalmazták. A hatsebességes, 16 km/óra gyorsaságú B modell benzinnel vagy petróleummal üzemelt, súlya 1241 kg volt. A John Deere széles nyomtávolságú traktorai különösen alkalmasak voltak széles távú művelésre. A B modell állítható tengelye révén egyidejűleg két barázda megművelésére is képes volt.

modell:	*John Deere B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1947*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*2324*
gyártott darabszám:	–





John Deere B

Körülbelül 1938-tól 18 LE-re emelték a B modell teljesítményét, s ezzel egyidejűleg stílusosan beburkolták a motorháztetőt és a jármű elejét. Ez a jól sikerült, időálló vál tozat Henry Dreyfuss formatervezőnek köszönhető. A képen szereplő burkolt Row-crop-traktort 1942-ben gyártották. Bár régebben a légtömlős abroncs széria-tartozék volt, a háború alatti gumihiány révén újra vaskerekeket kellett alkalmazni.

modell:	*John Deere B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1947*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*2700*
gyártott darabszám:	–



John Deere B

John Deere B típus, burkolt, Row-crop vagy széles nyomtávolságú, 1943-as gyártású jármű. A motorburkolat révén a keretszerkezettel megépített traktor jóval keskenyebb formát mutatott, ami javította a vezető biztonságérzetét is. A burkolattól eltekintve, amely előnyösen változtatta meg a John Deere külalakját, a modellek technikai módosítására évekig nem volt szükség.

modell:	*John Deere B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1947*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*2700*
gyártott darabszám:	–

John Deere A

Az 1934-ben gyártott A modell hidraulikus emelővel rendelkezett és a dupla ekéjű gépek John Deere-féle változata volt. Az erőleadó tengely és a szíjtárcsa a jármű közepén helyezkedtek el, a nyomtávolság pedig 1420-2130 mm között volt állítható. Az A modellből is több változat létezett, amelyek különböző hátsó kerekekkel, művelési távolsággal és egyéb részletekkel bírtak. Ez a stílusos jármű 1942-ből származik.



modell:	*John Deere A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1952*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3214*
gyártott darabszám:	*328 000*



John Deere A

A légtömlős A modell az 1942 óta alkalmazott hatsebességes váltóval 20,9 km/órás végsebességre volt képes, ezzel nemcsak földmunkákra lehetett használni, hanem univerzális traktorként is. A csatlakozási pontok és az erőleadó tengely a jármű hossztengelyén lévő hajtóműházra voltak szerelve, hogy ellensúlyozzák a kiegészítők által esetleges oldalra sodródást.

modell:	*John Deere A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1934–1952*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*3214*
gyártott darabszám:	*328 000*



John Deere G

1937-ben jelent meg a G-modell, a John Deere addigi legerősebb járműve. Ez egy háromekés traktor volt, amely szintén a tipikus benzinnel vagy petróleummal üzemelő John Deere kéthengeres motorral rendelkezett. A járművel a nagyobb farmokat célozták meg. 1942-ben a G-modellnél is lecserélték a négysebességes váltót hatsebességesre. A légtömlős változatú traktor elérte a 20 km/órás végsebességet. Az először 1942-ben beburkolt traktor súlya 2550 kg volt.

modell:	*John Deere G*
évjárat/gyárt. időszak:	*1937–1953*
LE/kW:	*31/22,7*
lökettérfogat (cm³):	*6396*
gyártott darabszám:	*63 000*

John Deere BW

A John Deere BW modellje (W = Wide = széles) a B típus 1935-től kapható széles nyomtávú változata volt, négy kerékkel és standard első tengellyel felszerelve. A benzinnel vagy petróleummal működő traktor vaskerekes, négysebességes változata 8 km/órás végsebességet ért el. Az első tengely a földművelésre való tekintettel állítható volt. A jármű filigrán vaskerekeivel (az acélnak köszönhetően kielégítő volt a teherbírása) külsőleg igen törékenynek tűnik.

modell:	*John Deere BW*
évjárat/gyárt. időszak:	*1935–1947*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*2324*
gyártott darabszám:	*–*





John Deere D

A felettébb sikeres John Deere D-modell 1923-ban készült. Ez volt az első olyan traktor, amely a John Deere nevet viselte. Ugyancsak ennek a típusnak az esetében sikerült először az erre a márkára jellemző tipikus kéthengeres motort alkalmazni, amely a négyhengeres gépekkel szembeni legfőbb előnye az alacsonyabb előállítási és karbantartási költségek volt. A motor folyamatosan növelt teljesítménye 27 LE volt, ami a gyártási időszak végén már 42 LE volt. A 30 éven át tartó siker titka az egyszerű, robusztus és megbízható konstrukcióban rejlik. A képen egy 1941-ben gyártott széles nyomtávú, vaskerekes példány látható.

modell:	*John Deere D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1923–1953*
LE/kW:	*27–42/19,8–30,7*
lökettérfogat (cm³):	*7925*
gyártott darabszám:	*160 000*

John Deere BO Lindeman

A Yakima/Washington-i Lindeman vállalat 1939-ben kezdte meg az első lánctalpas John Deere gyártását. Ehhez a B modellt vették alapul, amely kiválóan megfelelt a lánctalpak követelményeinek. A járműveket fedélzeti hidraulikával szerelték fel, amellyel nemcsak az egyengető pajzsot lehetett felemelni és leengedni, hanem a munkavégzés szöge is változtatható volt. Itt egy 1941-es BO látható.

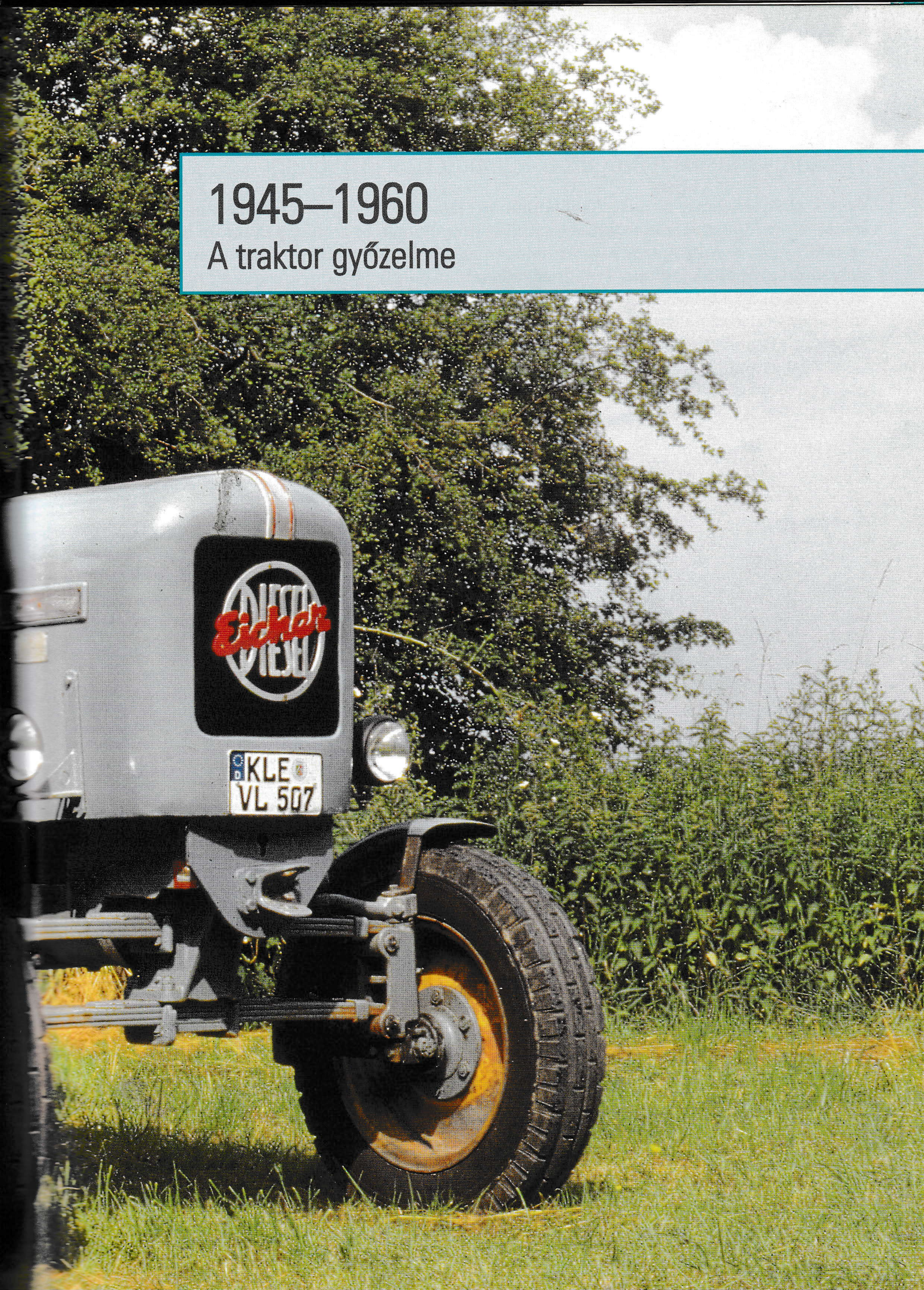
modell:	*John Deere BO Lindeman*
évjárat/gyárt. időszak:	*1939–1947*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*2700*
gyártott darabszám:	*1675*





1945–1960

A traktor győzelme



A traktor győzelme

Traktorgyártás és mezőgazdasági motorizáció 1960-ig

Annak ellenére, hogy a második világháború jelentős mértékben lerombolta Európa számos vidékét, a mezőgazdasági területek technikai megújulása és a világ gazdasági motorizációja sehol sem állt meg. A mezőgazdaság termelékenységének növelésével elsősorban a rossz közellátási helyzeten próbáltak javítani – méghozzá kisebb területeken, ugyanis a volt német birodalom keleti, a lakosság ellátása szempontjából oly fontos területei örökre elvesztek. Ez a cél azonban ökrökkel és lovakkal nem volt megvalósítható – már csak azért sem, mert az óriási háborús veszteségek miatt nem is állt belőlük elég rendelkezésre –, ezért az egyetlen megoldás a motorizáció volt. Ez azt jelentette, hogy a mezőgazdasági gépek mellett minél hamarabb és minél több mezőgazdasági traktort is gyártani kellett.

1948-ban, közvetlenül a pénzreform után óriási fejlődés következett be, amely nemcsak a kisvállalkozókat és a szakma újoncait érintette. A következő években annyi új traktort helyeztek forgalomba, mint amennyit a traktorgyártás valószínűleg soha többé nem ér el. Az élen az 1955-ös év áll, amikor a Német Szövetségi Köztársaságban 99 341 darab új járművet helyeztek üzembe. Az akkori kedvenc az olcsó kistraktor volt, amely jelentős mértékben fellendítette az addig kevésbé motorizált kis- és mellékkeresetű üzemek fejlődését. Már az 1950-es évek elején kirajzolódott a „faluból a városba való tódulás" társadalmi jelensége és az ezáltal kialakult munkaerőhiányt a gépek növelésével kellett kompenzálni. A mezőgazdasági traktorok eladását egyre inkább befolyásolta az a tény, hogy egy ember tudja-e kezelni a járművet. Emellett egyre fontosabb lett az „önálló és univerzális traktor" fogalma is, amely a vontató- és földművelő traktort jelölte, ugyanis nem sok földműves engedhetett meg magának egynél több traktort.

Az 1950-es évek első fele a traktorok aranykorát jelentette. Ezt az időszakot a piac korlátlan befogadóképessége jellemezte. Változást azután a piac telítődése és az egyre igényesebb vevők hoztak. Már nem volt elegendő egy egyszerű gazdasági traktor összeállítása – szükség volt olyan kiegészítő felszerelésekre is, amelyek könnyítették a munkát. Érezhető volt az igény



a magasabb teljesítményű motorok iránt is. A divatba jött villásrakodók és rakfelülettel bíró járművek segítségével néhány gyártó igyekezett megújítani a traktorokat, és új alkalmazási lehetőségeket keresett. Sok vállalkozó azonban nem bírt lépést tartani a költségek és a fejlődés állandó nyomásával, így visszavonultak vagy csődbe mentek.

Másrészről az átfogó gyártási programmal és a megfelelő kereskedői összeköttetésekkel rendelkező nagyobb gyártók javították pozíciójukon és piaci részesedésükön. Ez egyes külföldi cégekre is vonatkozott, főleg a John Deere, a Ferguson és a Ford vállalatra, amelyek igyekeztek megmaradni a német piacon.



Németország

Allgaier – a néptraktor gyártója

1950-ben, a Német Mezőgazdasági Társaság frankfurti kiállításán az újoncnak számító Allgaier gyár egy jelentéktelen traktora jókora feltűnést keltett; a Ferdinand Porsche tervére épült AP 17-es modell ámulatba ejtette a szakmát. Kifejezetten innovatív technikája mellett elsősorban alacsony ára váltott ki a járművek ezen osztályán belül rövid idő alatt radikális árcsökkenést. Egy modern elemes építési módban készült traktor volt ez, amely léghűtéses, kéthengeres dízelmotorral volt felszerelve, és a könnyű fémötvözetnek köszönhetően csupán 950 kg-ot nyomott. Az elektromos önindító – ami akkoriban még nem volt természetes –, az állítható nyomtávolság és a hidraulikus indítókuplung szériatartozék volt. A tartozékok nagy választékát tovább bővítette az olajos hidraulikus emelő is. Ezáltal az AP 17-es egy Allround-traktor volt, amely minden munka elvégzésére alkalmas volt. Ennek a kis traktornak köszönhető, hogy Erwin Allgaier még ugyanabban az évben az üzembehelyezési statisztikák második helyére került. 1951-ben a württembergi Uhingenben befejeződött az AP 17-es típus gyártása. Ezzel és más hasonló járművekkel kezdődött az 1950-es években a traktorok virágkora. Azokban az években, amikor egyre több kereskedő nyomult be a piacra, megnőtt a kistraktorok iránti kereslet, amelyek végleg lehetővé tették a kisüzemek számára is a motorizációt és a gépesítést.



Allgaier R 18

1947-ben jelent meg az Allgaier R 18-as traktor. A jármű nég előremeneti sebességfokozattal rendelkezett és egy Kaelble típ sú gőzhűtéses, egyhengeres dízelmotor hajtotta. Egyszerű, de n gyon megbízható, és főleg a kisüzemek számára nagyon gazdas gos jármű volt, amelynek motorját anyagi okokból nem burkolta be. Ezt a szép traktor 1948-ban gyártották.

modell:	*Allgaier R 18*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1952*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1840*
gyártott darabszám:	–





Allgaier AP 17

modell:	*Allgaier AP 17*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1953*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1374*
gyártott darabszám:	*9000*

Allgaier A 22

Az Allgaier gyár 1950 nyara óta gyártotta a burkolt motorháztetejű A 22-es modellt, amely technikailag azonos volt az R 22-es traktorral. Hasonlóan az R 18 és R 22-es típushoz, robusztus és viszonylag erős húzóerejű traktor volt, amely földön és erdőben egyaránt szolgálta használóját, és 15 tonna megmozdítására volt képes. Sebessége 22 km/óra, súlya 1525 kg volt.

modell:	*Allgaier A 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1953*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*1840*
gyártott darabszám:	*5000*





Allgaier R 22

Gyorsan megnőtt az igény egy magasabb teljesítményű Allgaier-traktor iránt is. 1949 augusztusában, az erősebb R 22-es modellel ez valósult meg. A jármű lekerekített formájú víztartálya és nagyobb hátsó kereke miatt eltért az R 18-tól. A képen egy 1952-es jármű látható.

modell:	*Allgaier R 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1952*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*1840*
gyártott darabszám:	–

Allgaier AP 22

A néptraktor még nagyobb teljesítményű modellje AP 22-es jelzéssel jelent meg 1952 tavaszán. A járművet egy sor technikai tökéletesítés jellemezte, így többek között a lépésben való haladás bevezetése. 1953-ban a modellt a többi traktorhoz hasonlóan, új, lekerekített motorháztetővel szerelték fel. Ebben a változatban az AP 22-es 1955-ig részese a gyártási programnak. Itt egy 1953-as eredeti kivitelű példány látható.

modell:	*Allgaier AP 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*1531*
gyártott darabszám:	–





Allgaier AP 17

A képen egy 1950-ben gyártott, tökéletesen restaurált AP 17-es néptraktor látható. A modell ötsebességes váltóval volt felszerelve, amely 25 km/órás végsebességet tett lehetővé. Az Allgaier megszerezte a Porschétól a gyártási engedélyt, és megkezdte az előállítást. Csekély súlya és nagy mozgékonysága okán az AP 17-es ideális jármű volt vetés és növényvédelmi munkák elvégzésére. Ugyanakkor a néptraktor nehéz munkákra is alkalmas volt.

modell:	*Allgaier AP 17*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1951*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1374*
gyártott darabszám:	*9000*

Allgaier A 111

Az 1952-ben bemutatott A 111-es egy kicsi, kompakt, Porsche által tervezett traktor volt, amely a számos, még mindig lófogattal dolgozó parasztgazdaság számára készült. Ennek a járműnek az esetében az akkoriban még divatos, úgynevezett darázsderekú építési mód következetesen alkalmazásra került. Az A 111-es csupán 930 kg-ot nyomott és egyhengeres, léghűtéses dízelmotorral volt felszerelve. Mivel rendelkezésre álltak a járműhöz kapcsolódó kiegészítő berendezések is, az A 111-es sokoldalú használatra volt képes.

modell:	*Allgaier A 111*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*822*
gyártott darabszám:	*1953-ban 1734 darab*





Allgaier A 12

1951 végén az A 12-es modellel egy jutányos árú kistraktor került a piacra, amellyel főleg a kisüzemeket célozták meg. A traktort vízhűtéses, egyhengeres dízelmotor hajtotta. A 950 kg nehéz járművet ötsebességes váltó segítette a 19,3 km/órás sebesség elérésében. Itt egy tökéletesen felújított, 1952-ben gyártott példány látható.

modell:	*Allgaier A 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1082*
gyártott darabszám:	*4000*



Allgaier A 133

1952-ben egy új, a Porsche építőszekrényelve alapján készült, nagyon modern gyártási sorozat állt készen sorozatgyártásra. Léghűtéses motorral rendelkező, 12-44 LE-s járművek voltak ezek, amelyek formája megfelelt a későbbi Porsche-modelleknek. Az A 133-as modell háromhengeres dízelmotorral, ötsebességes váltóval volt felszerelve, súlya pedig 1840 kg-ot nyomott.

modell:	*Allgaier A 133*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*33/24,2*
lökettérfogat (cm³):	*2475*
gyártott darabszám:	–



Bautz – szolid kistraktorok a Duna és a Bodeni-tó közötti vidékről (Oberschwaben)

Bautz AW/AS 120

A Saulgauban működő Josef Bautz vállalat a 14 LE-s Zanker M 1-es traktor konstrukciós terveinek megszerzésével lehetőséget kapott az iparágba való beszáláshoz. A jármű szériafelszereltségéhez tartozott az elektromos világítás és az önindító, az erőleadó tengely és a szíjtárcsa. A Bautz vállalat még egy ideig gyártotta ezt a modern, közvetlen befecskendezésű, egyhengeres, kétütemű dízelmotorral és négysebességes váltóval felszerelt kistraktort.

modell:	*Bautz AW/AS 120*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1951*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*1020*
gyártott darabszám:	–

Bautz AS 120

Ez az első önálló Bautz-modell, amely sok szempontból a Zanker-traktorokon alapult, már 1950/51 fordulóján a piacra került. A jármű vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű MWM-es (Motoren-Werke Mannheim, Mannheimi Motor Művek) dízelmotorral működött, s Németországban az egyetlen kéthengeres motorral felszerelt kistraktor volt.



modell:	*Bautz AS 120*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1248*
gyártott darabszám:	–

Bautz AS 122 B

Ez az 1952 óta gyártott Bautz-traktor 980 kg-os súlyával kifejezetten könnyű kistraktornak számított, amelynek léghűtéses MWM-es dízelmotorja csak egy hengerrel működött. A jármű négysebességes váltóval rendelkezett. Az emelőszerkezet, az erőleadó tengely, a szíjtárcsa, valamint a világítás és az elektromos önindító hozzátartozott a gyári felszereléshez. Kérésre felszerelésre került a kasza közbenső tengelye is.

modell:	*Bautz AS 122 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1954*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*905*
gyártott darabszám:	–





Bautz AS 120

A Bautz vállalat a maximum 25 LE-s, kis- és középnehéz traktorok gyártásával foglalkozott. Az 1960-as évek elejéig gyártott traktorok nagy népszerűségnek örvendtek a gazdálkodók körében. A képen szereplő AS 120-as modell sok szempontból még mindig a tökéletesített 1950-es Zanker-modell volt, amelyet vízhűtéses (kérésre léghűtéses) egyhengeres, MWM motor hajtott.

modell:	*Bautz AS 120*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1959*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1250*
gyártott darabszám:	–

Bautz AL 240

A Bautz AL 240-es traktor konstrukciója egészen az 1954-es évig nyúlik vissza. Ez a közepesen nehéz jármű 1325 kg-ot nyomott, és vízhűtéses, kéthengeres, MWM dízelmotorral rendelkezett, amely 2000/perc fordulatszámon érte el maximális teljesítményét. A Bautz vállalatot az 1950-es évek végén elérte az eladás és a piac telítettségéből fakadó válság, amely főként a kistraktorok gyártásának a területén vezetett katasztrofális következményekhez, s így a cég feladta a traktorgyártást.

modell:	*Bautz AL 240*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1960*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1810*
gyártott darabszám:	–





Bautz AL 180

Az 1950-es évek közepétől a Bautz-modellek motorháza tökéletesebb burkolatot kapott. Az AL 180-as modell is, amely léghűtéses, MWM motorral rendelkezett. Az 1275 kg-os neheztraktor ötsebességes váltóval volt felszerelve, beleértve a lépésben való haladást is, és végsebessége elérte a 18,3 km/órát. Itt egy 1956-ban készült kaszával felszerelt járművet látunk.

modell:	*Bautz AL 180*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–

Bischoff – traktorok Recklinghausenből

Bischoff AS 15 WB

Ez a középkategóriájú vállalat eredetileg bányászati gépekre specializálódott, mielőtt 1951-ben mezőgazdasági gépek gyártásába is belekezdett. A Bischoff-traktorok igazi szabvány járművek voltak, amelyeknél a legtöbb elem nem saját gyártásból, hanem speciális cégektől származott. A vízhűtéses, egyhengeres, négyütemű MWM dízelmotorral felszerelt AS 15-ös volt a gyártó legelterjedtebb modellje.

modell:	*Bischoff AS 15 WB*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1954*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1178*
gyártott darabszám:	–





Bischoff AS 20 WA

A 20 LE-s AS 20-as Bischoff-modell is egy ilyen munkabíró, szolid, hagyományos módon épített traktor volt, amelynek nem kellett tartania a vetélytársaktól. Ez az 1260 kg súlyú traktor vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű Henschel-dízelmotorral volt felszerelve, és egy Hurth típusú öt előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozatú váltóval rendelkezett. Végsebessége 19,5 km/óra volt.

modell:	*Bischoff AS 20 WA*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1954*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1590*
gyártott darabszám:	–

Deutz – a kölni traktorgyártó óriás

Az 1950-ben gyártott Deutz F 1 L 514-es modell sok szempontból a híres, háború előtti 11 LE-s gazdasági traktor rokona volt. A jármű újdonsága elsősorban a léghűtéses, egyhengeres dízelmotor volt, amelyet már a háború alatt alkalmasnak tartottak sorozatgyártásra. A léghűtéses motorokhoz, amelyeket az 1950-es évek elejétől több gyártó is használt, nagy reményeket fűztek. Bár az ilyen motorok előállítása külső levegőrendszerük miatt több időbe került, ugyanakkor azonban kevesebb teret és súlyt igényeltek, valamint nem volt szükségük vízre, amelyet állandóan utána kellett tölteni, illetve amely télen befagyhatott. Ennél a hűtési rendszernél egy sor elemre, mint például az egész körülményes vízkeringetési rendszerre nem volt szükség, s így számos zavarforrás kiküszöbölhető volt. A léghűtéses motor kedvezőbb hatásfokkal rendelkezett, kevesebb üzemanyagot fogyasztott, valamint a legnagyobb hidegben és forróságban is üzemkész volt. Ezeknek az előnyöknek köszönhető, hogy a léghűtéses motor hamar támogatókra talált. Sok gyártó a helyzetet figyelembe véve, víz- és léghűtéses motorokat egyaránt kínált. Néhányan, főként a Deutz, az új modellek esetében teljesen átalakították a hűtés jellegét.

A Deutz új 15 LE-s gazdasági traktora elsőre kiváló eladási eredményeket ért el, és hozzájárult a kisebb parasztgazdaságok motorizációjához. Sok gazdálkodó számára, akik addig állati erőre szorultak, az F 1 L 514 jelentette az első traktort. A képen egy 1951-es, szélvédővel és tetővel felszerelt traktor látható.

Deutz F 1 L 514/50

modell:	*Deutz F 1 L 514/50*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1951*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	–



Deutz F 1 M 414/46

A háború vége után a Deutz vállalat nem tudott azonnal lemondani a kicsi, felettébb bevált 11 LE-s gazdasági traktorról, ugyanis annak kellett áthidalnia az új konstrukció megjelenéséig tartó időszakot. Ez azonban nem jelentette a jármű változatlan továbbgyártását. Ahol lehetett és ahol volt értelme, ott tökéletesítették a részleteket. Ez főleg a négysebességes váltóra vonatkozott, amelyet végre beszereltek. Egy gázszabályozó kart is behelyeztek ebben az időben. Az 1950-től gyártott példányok motorteljesítménye 12 LE volt. Ez az eredetihez hűen felújított gazdasági traktor az 1947-es évből származik.

modell:	*Deutz F 1 M 414/46*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1951*
LE/kW:	*11–12/8,1–8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	*19 000*





Deutz F 2 M 417

A háború utáni első évek másik megbízható oszlopát az először 1941-ben bemutatott kéthengeres F 2 M 417-es Deutz acéltraktor jelentette. Ezt a vízhűtéses járművet a még erősebb 50 LE-s F 3 M 317-es traktorral együtt fejlesztették tovább a háború utáni léghűtéses modellekkel egyidejűleg. Ennek a típusnak az össztermeléséből 2108 traktor esett a háború utáni évekre. Ez a sikeres modell öt előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett, és 1953-ig gyártották; sőt az Ulmban lévő Magirus még a következő évben is készített pár példányt a megmaradt alkatrészekből.

modell:	*Deutz F 2 M 417*
évjárat/gyárt. időszak:	*1941–1953*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*3845*
gyártott darabszám:	*3371*

Deutz F 1 M 414/46

A Deutz gazdasági traktor – a képen egy 1949-es, oldalkaszával felszerelt példány látható – 11 LE-vel rendelkezett, és 1945 után is fontos részét jelentette a Deutz értékesítési stratégiájának. A háború miatt leállt gyártás 1946-tól lassan újra beindulhatott. Ezt a járművet felszerelték kaszával, szíjtárcsával, erőleadó tengellyel – csupa olyan berendezéssel, amelyek megkönnyítették a kistermelők nehéz munkáját. A kiegészítő 46-os jelölés a háború után gyártott járműveket jelezte.



modell:	*Deutz F 1 M 414/46*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1951*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	*19 000*

Deutz F 1 M 414/46

A gazdasági traktorral bebizonyosodott, hogy a motorizáció nem csak a nagyüzemek számára ésszerű. Ez a robusztus és könnyen kezelhető kistraktor pontosan az volt, amire szüksége volt a gazdáknak, hogy elvégezhessék napi munkájukat. A kicsi F 1 M 414 lett – itt egy szép 1948-as példány látható – az 1948-as év legsikeresebb traktora, és számos gyártó számára iránymutató példaként szolgált.



modell:	*Deutz F 1 M 414/46*
évjárat/gyárt. időszak:	*1936–1951*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	*19 000*



Deutz F 2 M 417 B

Az F 2 M 417-es acéltraktor nagyon sikeres és elnyűhetetlen traktornak bizonyult. Nemcsak szántóföldi munkákra volt alkalmas, hanem szállítmányozók, szénkereskedők, mutatványosok és más vállalkozók is használták közúti gépként. Ebből a célból kérésre sűrített levegőjű fékberendezéssel is felszerelték. A képen egy 1949-ben gyártott jármű szerepel, amely sárvédőkkel és tetővel is rendelkezett, és mivel túlnyomórészt közúti munkákra használták, ezért szíjtárcsát nem szereltek rá.

modell:	*Deutz F 2 M 417 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1941–1953*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*3845*
gyártott darabszám:	*3371*

Deutz F 3 M 417

A Deutz-traktorok legerősebb modellje az 1942-től gyártott F 3 M 417-es volt. Az acéltraktorok családjába tartozó jármű 3750 kg-ot nyomott és vízhűtéses, háromhengeres dízelmotorral volt felszerelve. Itt is egy ötsebességes váltó állt rendelkezésre. A zárt vezetőfülkéjű traktorokat sokszor használták közúti szállítmányozásra, illetve az exportban is fontos szerepük volt.



modell:	*Deutz F 3 M 417*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1952*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*5768*
gyártott darabszám:	–



Deutz F 1 L 514/50

A szakmabeliek által Deutz 15-ösnek hívott F 1 L 514-es típus szériában kis átmérőjű 8.00-20-as hátsó kerekekkel volt felszerelve. Ehhez a konstrukcióhoz a 11 LE-s gazdasági traktor már bevált összetevőit is felhasználták, mint például a négysebességes váltót és a görgős forgattyús tengelyt. Ezzel szemben új volt a lekerekített motorháztető és a rugós első tengely.

modell:	*Deutz F 1 L 514/50*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1951*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	–

Deutz F 1 L 514/51

A 15-ös Deutz számos részletét hamar kijavították. 1951-től ötsebességes váltóval rendelkezett, amely a jármű számára 23 km/órás sebességet tett lehetővé. Fontos volt a nagyobb hátsó kerékre való áttérés is. A differenciálzár és az erőleadó tengely a szériafelszereltséghez tartozott. A képen egy 1951-ben készült, 28-as hátsó kerékkel rendelkező jármű látható.

modell:	*Deutz F 1 L 514/51*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*36 911*





Deutz F 1 L 514/51

A vezető megóvása érdekében a Deutz 15-ös típusát felár ellenében tetővel is ellátták. Itt láthatunk egy ilyen, szépen restaurált 1951-es járművet, amely Fritzmeier-tetővel rendelkezik. A traktor jobb oldalán a tengelyek között látható a szíjtárcsa és a kasza.

modell:	*Deutz F 1 L 514/51*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*36 911*



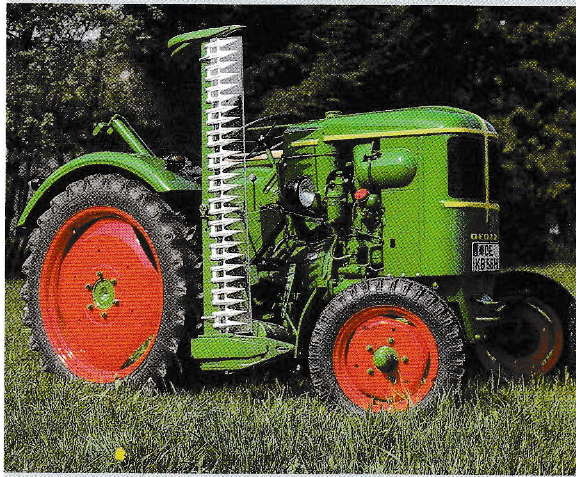
Deutz F 1 L 514/51

A Deutz F 1 L 514/51-es típust kérésre magasabb 8.00-32-es hátsó kerékkel is felszerelték. Ezáltal kiválóan bevethető volt a kapásnövények körüli és általában a növénytermesztési munkáknál. Ezeknél az építőszekrény-elv szerint készült, léghűtéses Deutz-traktoroknál – közülük az F 1 L 514-es modell a legkisebb – a járműveket a bennük lévő motor alapján jelölik.

modell:	*Deutz F 1 L 514/51*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*36 911*

Deutz F 1 L 514/51

A Deutz 15 LE-s gazdasági traktora sok éven át, egészen a legutóbbi évekig sikeresen helytállt a gyártó értékesítési stratégiájában. Ez a traktor alapozta meg a vállalatnak, mint a léghűtéses traktorok gyártójának kitűnő hírnevét. Itt egy kaszameghajtóval és kaszatartóval felszerelt 1956-os jármű látható.



modell:	*Deutz F 1 L 514/51*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*36 911*



Deutz F 2 L 514/50

A léghűtéses, kéthengeres dízelmotorral felszerelt F 2 L 514-es traktor egy teljesen új konstrukció volt, és főleg közepes méretű tanyák igényeinek kielégítésére használták. Az 1850 kg súlyú traktor alapváltozata 11-28-as hátsó kerekekkel rendelkezett. A motor teljesítménye 28 LE volt, majd 1951-től 30 LE. Ez a jármű 1951-ből származik.

modell:	*Deutz F 2 L 514/50*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1953*
LE/kW:	*28–30/20,5–22*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–

Deutz F 2 L 514/50

A kéthengeres F 2 L 514/50-es Deutz-traktor magas, 11-38-as hátsó kerekekkel is rendelhető volt. A Deutz kettős rugózású első tengellyel és egy ötsebességes A 15-ös, a friedrichshafeni fogaskerékgyárban készített váltóval, valamint Fichtel & Sachs típusú kuplunggal rendelkezett. Itt egy tökéletesen restaurált, küllős hátsó kerekekkel rendelkező 1952-es példány látható.

modell:	*Deutz F 2 L 514/50*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1953*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–



Deutz F 2 L 514/53

1953-ban sikerült egy új öt- vagy hatsebességes ZF váltót beszerelni a Deutz kéthengeres traktorába, s ennek köszönhetően nőtt a tengelytávja is. A traktor továbbra is megvásárolható volt normál és magas kerekű kivitelben. Először fordult elő, hogy ezt a traktort erőleadó tengellyel is lehetett húzni. Növényvédelmi munkákra hatsebességes kivitelben volt rendelhető, amelyhez hozzátartozott a lépésben való haladás is. A képen szereplő, tetővel felszerelt traktort 1956-ban gyártották.

modell:	*Deutz F 2 L 514/53*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–





Deutz F 2 L 514/53

Az F 2 L 514/53-as típus a tartozékok széles választékával és különböző felszerelésekkel volt rendelhető, mint például erőleadó tengely, differenciálzár, szíjtárcsa, kaszameghajtó, szántósín, kormányfék, Bosch-hidraulika hárompontos kuplunggal és 3,5 tonnás csörlővel, valamint a tető. A 3-as nagyságú homlokrakodó, amellyel ez az 1957-es jármű is fel van szerelve, további tartozék volt.

modell:	*Deutz F 2 L 514/53*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–

Deutz F 2 L 514/6

Míg az F 2 L 514/4-es típus hagyományos erőleadó tengellyel rendelkezett, addig az F 2 L 514/6-os modell motoros erőleadó tengellyel és megnövelt 35 LE-s teljesítménnyel bírt. Deutz-váltóval szerelték fel, amely hét előremeneti és három hátrameneti sebességfokozattal volt ellátva. A traktor 1925 kg-ot nyomott, és rugós kormánytengellyel, valamint az erőleadó tengely kezelésére dupla kuplunggal volt felszerelve. A kép egy 1958-ban gyártott traktort ábrázol.



modell:	*Deutz F 2 L 514/6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*34/24,9*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–



Deutz F 3 L 514/51

Az 1950-es évek léghűtéses Deutz-traktorjainak hierarchiájában a második legnagyobb modell az F 3 L 514/51-es típus volt, amelyet egy háromhengeres dízelmotor hajtott, ami előbb 40, majd 42, sőt később 45 LE-s volt. Ennél a járműnél a már bevált F 2 M 417-es acélmeghajtót használták, s így ez az erős traktor különösen alkalmas volt olyan nehéz munkákra, mint például cséplőgépek húzása, illetve egyéb nehéz földmunkákra.

modell:	*Deutz F 3 L 514/51*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1956*
LE/kW:	*42/30.7*
lökettérfogat (cm³):	*3990*
gyártott darabszám:	–

Deutz F 3 L 514/51

Az ebbe a modellbe beépített Deutz-váltó öt előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett. A motort Deutz gyártmányú befecskendezővel szerelték fel, szerkezetében pedig hasonlított az F 2 L 514-es traktorra. Választható volt a lépésben való haladás, korlátozott 1. és 2. sebességfokozattal. Az itt látható traktor 1954-ben készült és Fritzmeier-tetővel van felszerelve.

modell:	*Deutz F 3 L 514/51*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1956*
LE/kW:	*42/30,7*
lökettérfogat (cm³):	*3990*
gyártott darabszám:	–





Deutz F 3 L 514/6

Az 1956 óta kapható F 3 L 514/6-os típusban a Deutz vállalat a terhelhetőség határait elérő korábbi acélváltót lecserélte a hétsebességes ZF A 23-as váltóra. A motor teljesítménye csupán kismértékben emelkedett 45 LE-re (egy későbbi kivitelben 50 LE). Az erőleadó tengely középen, a differenciálzár a hátsó tengelyen helyezkedett el. A háromhengeres jármű gyártását csak 1964-ben szüntették be. A képen szereplő Deutz-traktor 1958-ból származik.

modell:	*Deutz F 3 L 514/6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1958*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3990*
gyártott darabszám:	–

Deutz F 4 L 514/4

Teljesítményét tekintve a legerősebb Deutz-traktor az 1952-től sorozatban gyártott F 4 L 514/4-es típus volt. A korához képest óriási traktor fél keretszerkezettel készült, míg lemezből készült olajteknőjének nem volt központi jelentősége. Ez egy ötsebességes jármű volt, amely a legnehezebb munkák elvégzésére is képes volt. Ez a négyhengeres mezőgazdasági traktor volt a legerősebb a német piac járművei közül.

modell:	*Deutz F 4 L 514/4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1957*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm³):	*5322*
gyártott darabszám:	*7824*



Deutz F 4 L 514/7

Hasonlóan a háromhengeres modellhez, az F 4 L 514-es típus teljesítményét is megnövelték a fordulatszám emelésével 65 LE-re. Ezenkívül a motorháztető formáját is az új D szériás járművekéhez igazították. Egyébként a nehéz Deutz-modellek esetében 12 éven át nem volt ok nagyobb változtatásokra. A négyhengeres Deutz-modell 1959-től motoros, illetve hagyományos erőleadó tengellyel volt kapható.

modell:	*Deutz F 4 L 514/7*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1965*
LE/kW:	*65/47,6*
lökettérfogat (cm³):	*5322*
gyártott darabszám:	*7824*



Deutz F 4 L 514/7

A nehéz Deutz-traktor kiválóan alkalmas volt közúti vontatóként. Erre a célra túlnyomórészt sűrített levegőjű fékberendezéssel és – ahogy a képen is látható – zárt vezetőfülkével szerelték fel. Ennek főleg az NSK kivitel felelt meg, amely esetenként elérhette a 28,5 km/órát. 1957-től ebbe a Deutz-járműbe egy hétsebességes ZF váltót építettek be.

modell:	*Deutz F 4 L 514/7*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1965*
LE/kW:	*65/47,6*
lökettérfogat (cm³):	*5322*
gyártott darabszám:	*7824*





Deutz F 1 L 612/4

1952-ben a Deutz vállalat egy új gyártási sorozata érett meg a szériagyártásra. Az F 1 L 612/4 az első olyan jármű, amelyik a következő évben egy FL 612-es motorral jelent meg. A vállalat ezzel az új 11 LE-s kistraktorral tudatosan kapcsolódott a már legendás traktorok hagyományához, és az újabb járműveket e hagyomány örököseiként mutatta be. A jármű villás rakodó változatát a divatos darázsderék építési mód szerint tervezték, s ily módon megnyílt a lehetősége egy közbenső tengely beiktatásának. A jármű emellett hatsebességes Deutz-váltóval rendelkezett, amelyet a hátsó tengely mögé helyeztek.

modell:	*Deutz F 1 L 612/4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*763*
gyártott darabszám:	–

Deutz F 2 L 612/4

A következő évben megjelent az FL 612-es F 2 L 612/4-es típusú motor kéthengeres változata is. Ennek gyártása során felhasználták az F 1 L 514-es gazdasági vontató már bevált alkatrészeit, mint a váltót, az első tengelyt és a kormányművet. A kuplungharangba beépített elővaltó révén kilenc előremeneti és két hátrameneti sebességfokozat állt rendelkezésre. Az 1350 kg súlyú traktor hárompontos hidraulikával és hagyományos kuplunggal volt felszerelve.

modell:	*Deutz F 2 L 612/4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1956*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*1526*
gyártott darabszám:	–



Deutz F 2 L 612/5

1956-ban az F 2 L 612/4-es modellt az F 2 L 612/5-ös és az F 2 L 612/6-os 18 LE-s típus váltotta le. Az előbbi – a képen látható 1958-as gyártmányú traktor – valamivel nagyobb teljesítményre volt képes, és tízsebességes előremeneti váltóval rendelkezett. Emellett a mellső tengelyen és a kormányzáson is említésre méltó javításokat végeztek.

modell:	*Deutz F 2 L 612/5*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1958*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1526*
gyártott darabszám:	–



Deutz F 1 L 712

Amikor 1958-ban megjelent a javított FL 712-es sorozat, akkor az F 1 L 612-es 11 LE-s traktor motorteljesítményét 13 LE-re emelték, majd nem sokkal később a típust átnevezték F 1 L 712-re. A 830 kg könnyű járművet Deutz hat előremeneti és három hátrameneti sebességfokozatú váltóval szerelték fel. A képen egy 1958-ban gyártott, oldalkaszás traktor látható.



modell:	*Deutz F 1 L 712*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1959*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*850*
gyártott darabszám:	–

Deutz D 15

1959-ben jelent meg a szállító traktornak kiképzett D 15-ös kistraktor, amely az F 1 L 712-es utódja volt. Vele ellentétben a D 15-ös egy hatsebességes A 4-es ZF váltóval rendelkezett, illetve a motorteljesítményt kismértékben újból megnövelték. Az új sorozat elnevezése a körülbelüli LE-t jelzi, és már nem a típusjelzéssel azonos. A D 15-ös típusba az F 1 L 712-es modell egyhengeres, léghűtéses hajtóműve került.

modell:	*Deutz D 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1964*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*850*
gyártott darabszám:	–



Deutz D 15 Plantage

A D 15-ös standard kisvontatóval egyidejűleg egy ültetvényre használatos változat is piacra került. A „keskeny nyomtávolságú vagy szőlőhegyi vontató" néven ismert traktorok nyomtávolsága speciális felnik és motoros erő segítségével fokozatosan állíthatók voltak, így megfeleltek a mindenkori feltételeknek. A traktorban egy hatsebességes ZF A 4 P típusú váltómű működött.

modell:	*Deutz D 15 Plantage*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1964*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*850*
gyártott darabszám:	–





Deutz D 25.1 S

1957-ben az F 2 L 612/5-ös típusból létrejött a kéthengeres FL motor felhasználásával a D 25 S modell. Két évvel később átépítették a jármű külalakját, mégpedig az addig csak felfestett szegélyeket ténylegesen felszerelték, s a jármű neve attól kezdve D 25.1 lett. Ezenkívül változatlan maradt a traktor. A képen egy 1960-ban gyártott, Fritzmeier M 210-es tetővel felszerelt jármű látható.

modell:	*Deutz D 25. 1 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1960*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1700*
gyártott darabszám:	–

Deutz D 25

1958-ban a D 25-ös modellel együtt bemutatták a Deutz új D-sorozatának első tagját is. A D a Deutz rövidítése volt, a számok pedig a körülbelüli LE-t jelölték. A D 25-ös kéthengeres F 2 L 712-es motorral, valamint egy saját fejlesztésű ötsebességes váltóval rendelkezett. Technikai szempontból átalakították a D-modelleket. Így az új traktorok lendítőkerekes-radiálkompresszorral és rugós első tengellyel voltak felszerelve, ami érezhetően javított az utazás kényelmén.

modell:	*Deutz D 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1959*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1700*
gyártott darabszám:	–





Deutz D 40 UF

A D 40 N típusú Deutz-modellt először 1958-ban mutatták be. Ez a jármű kizárólag normál kerékkel, hátul 11-28-as méretben és erőleadó tengellyel volt rendelhető. Ezzel egy időben az UF-es kivitel is kapható volt, jóval nagyobb kerekekkel és szélesebb nyomtávolsággal. A D 40-es típus – a képen egy 1958-as jármű szerepel – háromhengeres F 3 L 712-es motorral rendelkezett.

modell:	*Deutz D 40 UF*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2550*
gyártott darabszám:	–

Deutz D 40 UF

Itt egy különösen szép 1959-es, Fritzmeier M 210-es tetővel rendelkező Deutz D 40 UF modell látható. Ezek a nagy húzóerejű traktorok kielégítették a vevők nagyobb teljesítmény iránti igényét. Rátermettsége miatt a közepes, illetve nagyobb, 15-25 hektáros területtel rendelkező gazdaságok számára is megfelelt. Nemcsak a nehéz erőleadó tengellyel működő aratógépekkel való munkában bizonyítottak, hanem a szállítmányozásban is.

modell:	*Deutz D 40 UF*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2550*
gyártott darabszám:	–



Eicher – a világelső léghűtéses mezőgazdasági traktor gyártója

Eicher ED 16

Az Eicher testvérek a háború végétől folyamatosan foglalkoztak a léghűtéses traktor gyártásának gondolatával. Nagyszabású kísérletek után a sorozatgyártásra megérett motort az Eicher ED 16/I-es dízeltraktorba építették be. Ez az elemes építési mód szerint készült traktor pontosan megfelelt számos gazda számára, ami piaci sikerét is magyarázza. 1950-ben a négysebességes, váltót felváltotta egy ötsebességes, és a járművet az ED 16/II elnevezéssel illették.

modell:	*Eicher ED 16/II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1953*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1425*
gyártott darabszám:	–





Eicher ED 22/I

Az Eicher mindjárt a háború vége után piacra dobta az 1938-ban már bemutatott 22-es típust, amely azonban négysebességes ZF váltójával különbözött a korábbi modelltől. A vízhűtéses, kéthengeres Deutz F 2 M 414-es dízelmotorral felszerelt jármű kezdetben 22, majd 24 LE-s volt. A 22/I és a 22/II kizárólag abroncsukban különböztek, az előbbi kisebb, 8-20-as hátsó kerekekkel rendelkezett. A kivitel végsebessége 15 km/óra volt. A képen egy szépen restaurált, 1949-es példány látható.

modell:	*Eicher ED 22/I*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1950*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–

Eicher ED 16/II

A Hurth G 76-os ötsebességű váltó beszerelésével az ED 16/II addigi motorteljesítménye 16 LE-ről 19-re nőtt. Bár a traktor a motor teljesítményét tekintve erősebb lett, az addigi típusjelzést változatlanul hagyták. Ezzel egy időben a motorháztető formája is kerekebb és tetszetősebb lett. A jármű 1420 kg-ot nyomott, és elérte a maximum 19,3 km/órás sebességet.

modell:	*Eicher ED 16/II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*19/13,9*
lökettérfogat (cm³):	*1425*
gyártott darabszám:	*2843 (1955-től)*



Eicher ED 25/II

Az 1950 óta gyártott Eicher ED 25/II-es típust az időközben 25 LE-re növelt, vízhűtéses, kéthengeres Deutz F 2 M 414-es dízelmotorral, valamint egy, az augsburgi fogaskerékgyárból származó négysebességes Renk-váltóval szerelték fel. Ez egy nagyon robusztus, 1810 kg nehéz traktor volt, rugós kormánytengellyel és maximum 19,1 km/órás végsebességgel.



modell:	*Eicher ED 25/II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1954*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–



Eicher L 22/II

Az L 22/II-es Eicher-modell a léghűtéses 22 LE-s Deutz F 2 L 612-es modellnek egy Hurth-féle ötsebességes váltóval való kombinációjából jött létre. A saját kapacitású léghűtéses motorok hiánya miatt, a vetélytárs, a Deutz cég termékeit kellett használni. Eicher ezt a járművet érthető módon a gyártási nehézségek áthidalására használta.

modell:	*Eicher L 22/II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*1526*
gyártott darabszám:	*615 (1955-től)*



Eicher LH 12

1956-ban az Eicher újból egy más gyártmányú motorhoz nyúlt, hogy egy igazán olcsó és egyszerű kistraktort kínálhasson. Az LH 12-es modellbe egy léghűtéses, egyhengeres Hatz típusú dízelmotort tettek és egy ZF gyártmányú hatsebességes váltóval szerelték fel, így a jármű a 770 kg-os súlyával minden idők legkönnyebb Eicher-traktorja volt. Egyszerű, merev kormánytengellyel rendelkezett; a hárompontos hidraulikát azonban megőrizték.

modell:	*Eicher LH 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*667*
gyártott darabszám:	*1130*

Eicher EKL 15/II

A képen egy 1955-ös, tetővel felszerelt Eicher EKL 15/II traktor látható. Számos Eicher-traktor, nagyságától függetlenül, Fritzmeier M 210-es tetővel rendelkezett, hogy óvja a gazdálkodót a rossz időtől és az erős napsütéstől.

modell:	*Eicher EKL 15/II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1425*
gyártott darabszám:	*10 359 (1955-től)*



Eicher L 28

Az L 28-as Eicher-modell 1950 óta kapható, és hét éven keresztül tartotta magát az eladási listán. Elég erős traktor volt, léghűtéses, kéthengeres F 2 L 514-es Deutz-motorral, amelynek teljesítménye először 28, majd később 30 LE-s volt. A kéthengeres Deutz-traktorral majdnem azonos építésű járműben egy ötsebességes ZF-váltó volt. Ezt a járművet 1954-ben gyártották.



modell:	*Eicher L 28*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1957*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	*413 (1955-től)*



Eicher E 17

Az E 17-es Eicher-modell az EKL 15/II-es standard traktor exportra készült változata volt. Ennek a sikeres modellnek az exportban is fontos szerepe volt, noha a vállalat inkább belföldi eladással foglalkozott. Ez a szépen felújított 1957-es traktor 1850 kg-ot nyomott, és szériafelszerelésben 9-24-es hátsó kerekekkel rendelkezett.

modell:	*Eicher E 17*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1425*
gyártott darabszám:	–



Eicher ED 13/I

A léghűtéses, Eicher-egyhengeres motorral felszerelt típus utolsó modellje az ED 13/I (ED = Eicher dízel) volt. Az 1110 kg súlyú traktor közvetlen befecskendezésű 13 LE-s motorral (1958-tól 14 LE-re növelt) rendelkezett. A ZF hatsebességes váltója 1,75-18,5 km/órás sebességet tett lehetővé. A traktort főleg kisebb parasztgazdaságokban használták. A képen egy 1959-ben gyártott, Rasspe-kaszával felszerelt járművet láthatunk.

modell:	*Eicher ED 13/I*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*13–14/9,5–10,2*
lökettérfogat (cm³):	*1298*
gyártott darabszám:	*6380*

Eicher L 40/I

A léghűtéses, háromhengeres F 3 L 514-es Deutz-motorral felszerelt Eicher L 40-es traktor 1954-ig szerepelt az Eicher eladási listáján. Az ötsebességes, ZF váltóval – amely lehetővé tette a lépésben való haladást is – rendelkező, 2340 kg súlyú jármű majdnem teljesen azonos a Fahr D 400-as vontatóval. 1954-től 45 LE-re emelték a motor teljesítményét. Az Eicher a korábban más gyártmányú motorokkal felszerelt típusoka jelöléssel látta el. Itt egy 1955-ben készült j mű szerepel.

modell:	*Eicher L 40/I*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*42–45/30,7–32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3990*
gyártott darabszám:	*109 (1955-től)*



Eicher L 60

A gyártási program teljessége okán gyártotta le az Eichner Művek azt a különösen erős traktort, amely léghűtéses, négyhengeres F 4 L 514-es Deutz motorral volt felszerelve, akárcsak a félkeretszerkezettel megépített L 60-as Deutz-modell. Ez a hatalmas traktor az 1950-es években kapható legnagyobb járművek közé tartozott. Mivel azonban csak nagyon korlátozott körülmények között lehetett használni, és az ára is magas volt, nem igazán terjedt el.

modell:	*Eicher L 60*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm^3):	*5322*
gyártott darabszám:	*88 (1955-től)*





Eicher ED 40/II

1955-re a motorok fejlesztése az Eichernél is elérte azt a szintet, hogy megkezdhették egy léghűtéses, többhengeres motor sorozatgyártását. Ezzel az Eicher egy lépést tett abba az irányba, hogy más gyártmányú motor helyett saját motort használjon. Így az új kéthengeres ED 1 d motort szerelték be az új ED 40-es traktorba. A konstrukció többi része az L 40-es modellre támaszkodott.

modell:	*Eicher ED 40/II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm^3):	*3114*
gyártott darabszám:	*305*

Eicher ED 50/I

Az 1957-től gyártott ED 50-es modell még erősebb volt, s egy léghűtéses, háromhengeres ED 3 d típusú Eicher-motorral volt felszerelve. Ez volt – kivéve az azonos időben kínált ED 60-as és L 60-as típust – az Eicher akkori legnagyobb traktora. Két, lépésben való haladást lehetővé tevő, valamint öt előremeneti és két hátrameneti sebességfokozat állt rendelkezésre a 3075 kg súlyú traktorban.

modell:	*Eicher ED 50/I*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1959*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm^3):	*4671*
gyártott darabszám:	*46*



Fahr – szolid traktorok Badenből

Fahr D 12 N

A badeni gottmadingeni székhelyű vállalat nagyon megbízható és a gyakorlatban jól bevált traktormodelleket gyártott, noha a vállalatban nem volt elég önbizalom ahhoz, hogy maga állítsa elő a motorokat. Inkább a már olyan bevált gyártókra támaszkodtak, mint a Deutz, a Güldner, a Daimler-Benz és az MWM (Motoren-Werke Mannheim, Mannheimi Motor Művek). A D 12 N kistraktor is az Aschaffenburgerben működő Güldner Művek vízhűtéses, egyhengeres motorjával volt felszerelve. A szállító traktort ún. darázsderekú változatban dolgozták ki, súlya 1100 kg volt. Ötsebességes, a passaui fogaskerékgyárban gyártott ZP (Zahnradfabrik Passau,) váltóval volt ellátva, s a konstrukció lehetővé tette egy közbülső tengely beépítését is. A képen egy tökéletesen restaurált 1954-es, szélvédős traktor látható.

modell:	*Fahr D 12 N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1954*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm^3):	*815*
gyártott darabszám:	–





Fahr D 15

1948-ban került piacra a Fahr ötsebességes D 15-ös kistraktorja. A járműben vízhűtéses, egyhengeres Güldner-dízelmotor működött, amely 19,6 km/órás végsebességet tett lehetővé a traktor számára. A kistraktor 1150 kg súlyú volt, és a saját gyártmányú tartozékok széles választékával lehetett felszerelni.

modell:	*Fahr D 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1951*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm^3):	*1300*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 25 H

Az 1951 óta kapható, kompakt építésű traktor a jól bevált, vízhűtéses, kéthengeres F 2 M 414-es Deutz-motorral volt felszerelve, amelynek teljesítményét időközben 25 LE-re növelték. Ez az 1880 kg nehéz traktor egy olyan sebességfokozattal is rendelkezett, amely megengedte az 1,66 km/órás legkisebb sebességet, s így a soros művelésű földeken is dolgozhatott. A differenciálzár, a 12 voltos önindító és világítás, a kaszameghajtó, a hidraulikus emelő, a csörlő, az első kerék sárvédője, a homlokrakodó, a tető, az erőleadó tengely és a szíjtárcsa részben a D 25-ös – a kiegészítő H jelzés a magas kerekű kivitelt jelzi – szériafelszereltségéhez tartozik, részben pedig felár ellenében volt rendelhető. Ezt a traktort 1953. július 1-jén gyártották közúti feladatok ellátására.

modell:	*Fahr D 25 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm^3):	*2198*
gyártott darabszám:	–





Fahr D 17 N

A Fahr D 17 N kisebb és közepes nagyságú üzemek számára volt tervezve, és vízhűtéses, kéthengeres Güldner-dízelmotorral volt felszerelve. Az 1230 kg súlyú, normál vagy magas kerekekkel rendelhető jármű ötsebességes ZP váltóval működött. Itt egy 1954-es oldalkaszával rendelkező standard traktor látható.

modell:	*Fahr D 17 N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1955*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1296*
gyártott darabszám:	–



Fahr D 30 L

Ebben az 1795 kg súlyú Fahr-traktorban egy léghűtéses, kéthengeres F 2 L 514-es Deutz-motor dolgozott. A Fahr gyártmányú ötsebességes váltó normál és gyors kivitelben, maximum 24,5 km/óra sebességgel volt kapható. A nagy teljesítményű, elemes építési módban készült traktor hárompontos Fahr-Bucher-hidraulikával rendelkezett.

modell:	*Fahr D 30 L*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 25 N

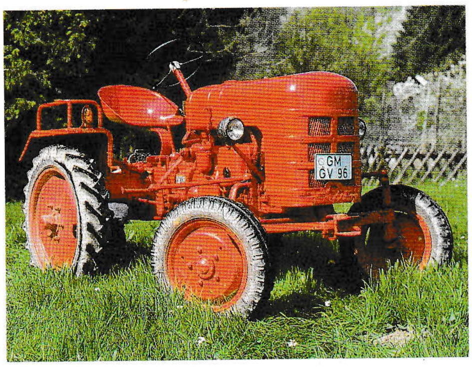
Az F 2 M 414-es, vízhűtéses Deutz-motorral rendelkező D 25-ös Fahr-traktor – ez itt egy N kivitelű, tetővel és 10-28-as AS hátsó kerekekkel ellátott – nagyon megbízható, közepes súlyú, első lengőtengellyel és hátsó tengellyel, valamint nagyszámú tartozékkal felszerelt jármű volt.

modell:	*Fahr D 25 N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	–

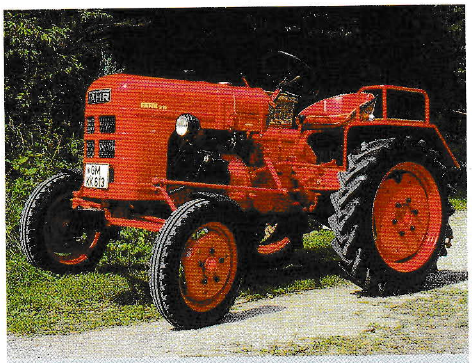


Fahr D 12 N

A Fahr D 12 N kistraktorban egy egyhengeres, vízhűtéses Güldner-dízelmotor volt. A jármű öt előremeneti és egy hátrameneti ZP típusú váltóval rendelkezett. Az önindító, az akkumulátor, a világítás, az erőleadó tengely és a differenciálzár az alapfelszereltséghez tartozott. Kérésre egy hárompontos felfüggesztésű, 690 kg emelőerővel rendelkező emelőt is felszereltek.



modell:	*Fahr D 12 N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1953*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*815*
gyártott darabszám:	–



Fahr D 90

A könnyű D 90-es Fahr-traktor léghűtéses, egyhengeres, négyütemű ADK 12 E típusú MWM gyártmányú dízelmotorral működött. Az ötsebességes, felezős ZP-váltóművel felszerelt jármű tökéletesen megfelelt az akkori kistermelőknek, mivel tudott lépésben is haladni, illetve sebességtől függő erőleadó tengellyel is rendelkezett. Ez a kivitel 7-24-AS hátsó kerekekkel volt felszerelve.

modell:	*Fahr D 90*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*905*
gyártott darabszám:	–



modell:	*Fahr D 90 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*905*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 90 H

A D 90 H növényvédelmi munkára alkalmas változata – a képen egy 1955-ben gyártott 7-30 AS típusú hátsó kerekekkel felszerelt jármű látható – 1130 kg súlyú volt, ami valamivel több, mint a D 90-es standard súlya volt. Ezt az elemes építésű traktort mindenes traktorként használták kisüzemekben, vagy második traktorként a nagyobb birtokokon.

Fahr D 17 NA

A Fahr D 17 NA (normál kivitel) típusú tra tora a középkategóriában eléggé elterjedt – mint a gyártó többi vontatóját – megbízh tónak és szolidnak tartották. A standa traktor hátul 8-24-es, elöl pedig 5.00-16- abronccsal rendelkezett. A kérésre a lépé ben való haladást is lehetővé tévő Fahr öts bességes váltója az 1,82 km/óra legkiseb sebességet engedte meg.

modell:	*Fahr D 17 NA*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1955*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1296*
gyártott darabszám:	–



Fahr D 270 B

A Fahr D 270 B modellt csak rövid ideig gyártották Gottmadingenben. Az elemes építésű traktort a léghűtéses, kéthengeres F 2 L 514-es Deutz-motorral és egy ötsebességes saját tervezésű váltóval szerelték fel. Az erőteljes jármű súlya 1880 kg volt. A képen egy 1953-as szép traktor látható, amely rendelkezett homlokrakodóval és kapaszkodókkal a 11-28-as hátsó kerekein.

modell:	*Fahr D 270 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1954*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*2660*
gyártott darabszám:	–





Fahr D 130

Az 1954 óta kapható D 130-as traktor azok közé a járművek közé tartozott, amelyeket a divatot követve, léghűtéses motorral szereltek fel. Az 1950-es évek közepéig mindkét hűtési rendszert forgalmazták, majd végleg áttértek a léghűtésre. A D 130-as kéthengeres Güldner-dízelmotorral és ötsebességes váltóval rendelkezett.

modell:	*Fahr D 130*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1305*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 133 N

A Güldner vállalattal 1956 óta megerősíte kooperáció révén 1959-ben készült el a 133 N modell. Ez egy középkategóriájú járm volt, léghűtéses, háromhengeres, négyüt mű hengerkamrás 3 LKN dízelmotorral három munkaterületre felosztott négysebe séges, felezős ZP váltóval volt felszerelve. közúti kivitelben 18,6 km/órás csúcssebess get tett lehetővé.



modell:	*Fahr D 133 N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1961*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1320*
gyártott darabszám:	–



Fahr D 66

790 kg-os súlyával a D 66-os szállító traktor kifejezetten kisvontatónak készült, s ugyancsak a Fahr és Güldner közötti együttműködés eredményeképpen. A ZP felezős váltó összesen hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett. Meghajtóként a léghűtéses, egyhengeres, hengerkamrás LX Güldner-motort használták. Az erőleadó tengely szériafelszereltség volt; a szíjtárcsát és az emelőt kérésre beszerelték.

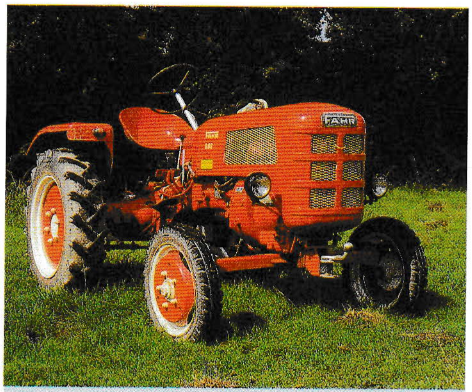
modell:	*Fahr D 66*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1958*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*636*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 180 H

A Fahr-traktorok jellegzetes megjelenéséhez illeszkedett a D 180 H jelű, közepes súlyú modell, amely hosszú ideig része volt a forgalmazási stratégiának. Az 1453 kg-os, sokoldalú [illegible] léghűtéses, kéthengeres MWM-dízelmotorral és ötsebességes váltóval rendelkezett.

modell:	*Fahr D 180 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1959*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1810*
gyártott darabszám:	–





Fahr D 88

A D 88-as is az aschaffenburgi Güldner Művek szoros együttműködésével jött létre. Ez egy könnyű dízelvontató volt, egy, Güldner hengerkamrás eljárás szerint működő, léghűtéses, kéthengeres, négyütemű dízelmotorral felszerelve, amely előbb 13, majd 1959-től 15 LE-s teljesítményre volt képes. A csak 865 kg súlyú traktor darázsderekú építési módja lehetővé tette egy közbülső tengely beépítését.

modell:	*Fahr D 88*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*13–15/9,5–11*
lökettérfogat (cm³):	*885*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 400

A Fahr már a nehéz kategóriájú járművek osztályban is korán jelen volt. Az 1951-ben készült D 45 L modellből 1955-ben készült el a D 400-as típus, amely léghűtéses, háromhengeres F 4 L 514-es Deutz-motorral rendelkezett. A nagy Fahr-traktor 2570 kg súlyú volt, és tizenkét előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkező váltóval volt felszerelve. Ezt a szép traktort 1955-ben gyártották és Dieteg-tetővel látták el.



modell:	*Fahr D 400*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1957*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3990*
gyártott darabszám:	–

Fahr D 400

Az erős Fahr-traktort nemcsak nehéz műveletű, nagy kiterjedésű szántóföldek ekézésére, illetve nemcsak arató- és cséplőgépek vagy egyéb gépek működtetésére használták, hanem közúti szállítmányozásnál is. Itt nagy előnyt jelentett a 29,3 km/órás végsebesség, valamint az utánfutóhoz szükséges sűrített levegőjű fékberendezés. A D 400-as hátsó csörlőjének köszönhetően erdei munkákra is igénybe vették.

modell:	*Fahr D 400*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1957*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3990*
gyártott darabszám:	–





Fendt – a „Dieselross" elnevezésű típus

Fendt Dieselross F 15

Már 1949-ben bemutatta a Fendt Művek a Dieselross F 15-ös modellt. Ez egy gazdasági traktor volt, amelyet egy álló egyhengeres, négyütemű MWM típusú, vízhűtéses dízelmotor hajtott. Az elemes építésű traktor négysebességes váltóval rendelkezett, amely az F 15-ös járművet 17 km/órára volt képes felgyorsítani. A háború utáni Németország mezőgazdaságában viharos gyorsasággal lezajló motorizáció szempontjából éppen a legjobbkor jelent meg ez az univerzális jármű.

modell:	*Fendt Dieselross F 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1153*
gyártott darabszám:	*15 071*

Fendt Dieselross F 15 H

A Fendt kis dízelvontatója igazi sikert ar
tott, és jó ideig forgalmazták is, lényege
módosítások nélkül. 1950-től jöttek az els
változtatások a megerősített első tenge
és a porzáróval burkolt első kerékagyak fo
májában. Az F 15-höz tartozékok széles s
ra társult, amelyek ebben a kategóriába
szinte minden kívánságot kielégítettek.

modell:	*Fendt Dieselross F 15 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1153*
gyártott darabszám:	*15 071*





…dt Dieselross F 15 G 6

… F 15-ösnek ez a kivitele a négysebességes … helyett hat előremeneti és két hátra… sebességfokozattal volt kiképezve. …nyomtávolság minden járműnél állítható … Az F 15 későbbi változatai elérték a 19 …órás végsebességet; igény szerint a 24 …órás csúcssebesség is elérhető volt. …ható mellett csörlő, hárompontos emelő, …műveléshez szükséges csörlő és sok … tartozék is rendelhető volt.

modell:	*Fendt Dieselross F 15 G 6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1957*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1153*
gyártott darabszám:	*15071*

Fendt Dieselross F 12 GH

Az 1952-ben megjelent F 12 GH Dieselross modell, amelyet szintén a mannheimi Motor Művek vízhűtéses, egyhengeres dízelmotorja hajtott, még egy kategóriával kisebb lett. Ez a típus elsősorban a családi parasztgazdaságokat célozta meg. Ennek megfelelően igazították hozzá a tartozéko-



kat is. Nagy előnye volt a finoman működő hatsebességes váltó, amely viszonylag nagy vonóerőt biztosított az F 12 számára.

modell:	*Fendt Dieselross F 12 GH*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1958*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*850*
gyártott darabszám:	*8538*



…dt Dieselross F 12 HL

…tól jelent meg a piacon az F 12-es HL …ellel a kistraktor léghűtéses változata is, …ely azonnal nagy siker lett. Néhány részle… …eve a jármű azonos volt a vízhűtéses …ával. A piac óriási befogadóképessége … a traktorokat akkoriban szinte kitépték …ók kezéből.

…ell:	*Fendt Dieselross F 12 HL*
…gyárt. időszak:	*1953–1958*
…:	*12/8,8*
…fogat (cm³):	*905*
…darabszám:	*7196*

Fendt Dieselross F 12 HL

Az F 12-es kézreálló, jól kezelhető jármű volt, amelynek a különböző kiegészítői könnyen hozzáférhetőek voltak. Itt egy szépen felújított, léghűtéses, 1955-ös F 12-es vontató látható, kaszával és borulás elleni kengyellel felszerelve. A bukkanókon való átkeléskor gyakran súlyos balesetek fordultak elő, ezért 1970-től kötelező lett a kengyel használata.

modell:	*Fendt Dieselross F 12 HL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*905*
gyártott darabszám:	*7196*





Fendt Dieselross F 12 HLA

1956-tól korszerűsítették a kis Fendt-vontató elejét, valamint lekerekített motorháztetővel látták el. A Fendt még a traktorgyártás főleg a kistraktorokat érintő virágkorát követően is, viszonylag jól el tudta adni víz- és léghűtéses járműveit. Az F 12-es és a már korszerűtlennek tartott Dieselross név az 1958-as modellváltás nyomán tűnt el. A képen szereplő léghűtéses traktort 1956-ban gyártották.

modell:	*Fendt Dieselross F 12 HLA*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*905*
gyártott darabszám:	*7196*



Fendt Dieselross F 24 L

A Fendt Dieselross 24 LE-s változa először 1954-ben jelent meg léghűtése majd egy évvel később vízhűtéses változa ban. Mindkét esetben egy MWM típus kéthengeres dízelmotor volt beszerelv valamint egy hat előremeneti és két hátr meneti sebességfokozattal rendelkező v tó. A középkategórájú traktor súlya 138 kg, végsebessége pedig 20 km/óra vo Ezt a léghűtéses, tetővel felszerelt trakto 1956-ban gyártották.

modell:	*Fendt Dieselross F 24 L*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1810*
gyártott darabszám:	*6369*

Fendt Dieselross F 20

1951-ben a Fendt Dieselross programját az F 20-as típussal bővítették. Ez egy közepes nagyságú traktor volt, amelyet egy vízhűtéses, egyhengeres MWM-dízelmotorral és egy négysebességes (kérésre hatsebességes) váltóval szereltek fel. Ez a 20 LE-s traktor, ami különböző méretű hátsó kerekekkel is kapható volt, mint például a kapásnövény művelésére alkalmas traktor H 6-os kivitele a 8-32-es abronccsal, óriási sikert ért el. A képen egy szépen felújított 1955-ös, 10-28-as kerékkel rendelkező traktor látható.

modell:	*Fendt Dieselross F 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1480*
gyártott darabszám:	*8775*





Fendt Dieselross F 24 W

A vízhűtéses, 24 LE-s modell is jelentős eladási számokat produkált. Ezek a traktorok egyből a kategória élére kerültek. Ehhez nagyban hozzájárult a tartozékok széles választéka is, amely a kaszától és a kapaszkodóktól kezdve egészen a hárompontos hidraulikus emelőig, a homlokrakodóig és sok egyéb kiegészítőre terjedt ki. Itt egy vízhűtéses, 1957-es vontató szerepel.

modell:	*Fendt Dieselross F 24 W*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1700*
gyártott darabszám:	*4148*

Fendt Dieselross F 17 W

A Fendt 17 LE-s modellje víz- és léghűtéses változatban is kapható volt. Egy kéthengeres MWM-dízelmotor gondoskodott a meghajtásról, és egy hatsebességes váltó állt a rendelkezésre, amely 20 km/órás végsebességet tett lehetővé. Az 1280 kg súlyú F 17-es típust – függetlenül a hűtési módtól – robusztusnak, erősnek és gazdaságosnak tartották.

modell:	*Fendt Dieselross F 17 W*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1250*
gyártott darabszám:	*2883*





Fendt Dieselross F 40

1951-től a Fendt kínálatában nyolc éven át szerepelt egy nagyvontató, amely nehéz szántóföldi és erdei munkákra is alkalmas volt. Ez a 2170 kg súlyú, a típus legkiválóbb modellje szintén MWM típusú, háromhengeres, vízkeringésű hűtéssel ellátott dízelmotorral volt felszerelve. A ZP típusú váltó igény szerint öt vagy hat előremeneti sebességet kínált, a traktor végsebessége pedig 28 km/óra volt. A képen egy 1953-as, tetővel rendelkező jármű szerepel.

modell:	*Fendt Dieselross F 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1958*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3534*
gyártott darabszám:	*1078*



Fendt Dieselross F 40

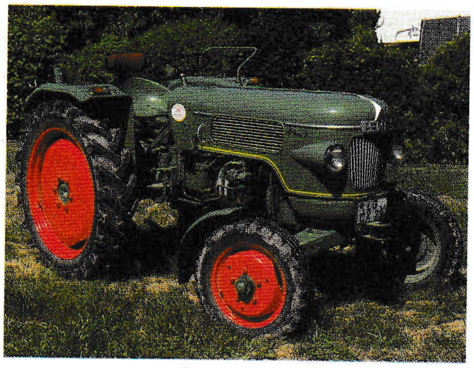
A Fendt F 40-es Dieselross-traktorját – amely egyébként a márka legnagyobb modellje volt – többnyire exportálták, amint a képen látható, utolsó gyártási szériákból való jármű is bizonyítja. Ezeket a gépeket akkoriban Belgiumba exportálták. Kifejezetten erős gépek voltak, amelyek különösen a nagyüzemek számára bizonyultak hasznosnak. Fontos újítást jelentett a motoros erőleadó tengely, amely üzemmenettől függetlenül be- és kikapcsolható volt. Az F 40-es olykor négykerék-meghajtással is kapható volt.

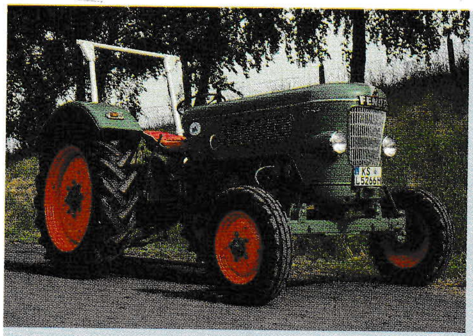
modell:	*Fendt Dieselross F 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1958*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3534*
gyártott darabszám:	*1078*

Fendt Fix 2

A Fix típus megjelenésével, az úgynevezett ff-sorozattal, a Fendt-traktorok motorháztetejéről eltűnt a Dieselross monogram. A hűtő félig kerek eleje kezdetben nagyon emlékeztetett a Dieselross-modellekre. A Fix 1 1958-as megjelenése után a következő évben a 19 LE-s, Fix 2-traktor került piacra, amely léghűtéses, kéthengeres dízelmotorral és hatsebességes váltóval rendelkezett. A traktort pótlólag három olyan sebességfokozattal is felszerelték, amely a lépésben való haladást tette lehetővé.

modell:	*Fendt Fix 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*19/13,9*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	*–*





Fendt Favorit 1

Az ff-sorozaton belül a Favorit 1-es típus lépett az F 40-es Dieselross helyébe. Ennek a modern traktornak a Fix-modellekhez hasonló eleje volt, integrált fényszórókkal és egy vízhűtéses, háromhengeres dízelmotorral, amely egyennyomású előkamrás eljárás szerint működött. Ennek köszönhetően a traktor motorja különösen nyugodtan járt. Az új félszinkron váltó összesen kilenc előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett. Ez a szép jármű 1959-ből származik.

modell:	*Fendt Favorit 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1962*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3120*
gyártott darabszám:	*2769*

Güldner – minőségi traktor Aschaffenburgból

Güldner D 28 U

A háború alatt a Güldner és a Fahr vállalat is gyártott fagázos vontatókat, amelyeket nem sokkal az 1948-as pénzreform után átépítettek, illetve a megmaradt alkatrészekből új traktorokat állítottak elő. A vízhűtéses, kéthengeres, Güldner 2 F típusú hengerkamrás dízelmotor került alkalmazásra a D 28 U traktorban is. A különös Fahr/Güldner keveréknél az U jelölés az átépítést jelezte. A járművek ötsebességes váltóval rendelkeztek, súlyuk 2150 kg volt.

modell:	*Güldner D 28 U*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1951*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2598*
gyártott darabszám:	*kb. 150*





Güldner ADA

1952-ben mutatták be az ADA elemes Güldner-modellt, amely saját tervezésű, kéthengeres, hengerkamrás 2 DA típusú dízelmotorral volt felszerelve. Ez a középkategóriájú traktor ötsebességes ZP-váltóval, maximum 20 km/órás csúcssebességgel és figyelemre méltó kiegészítőkkel rendelkezett, amelyek közül a Kratzenberg típusú mechanikus emelő külön is megemlítendő.

modell:	*Güldner ADA*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*22/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1630*
gyártott darabszám:	*2748*

Güldner ADN

A 18 LE-s ADN traktor a Güldner egy további modellje az akkori időszakra jellemző cápapofa formájú fronttal. Ebben a jól bevált, 1100 kg súlyú traktorban egy kéthengeres, vízhűtéses Güldner-dízelmotor dolgozott. A passaui fogaskerékgyár hatsebességes váltója biztosította 1,39-17,7 km/órás sebességet.

modell:	*Güldner ADN*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1959*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1305*
gyártott darabszám:	*7827*

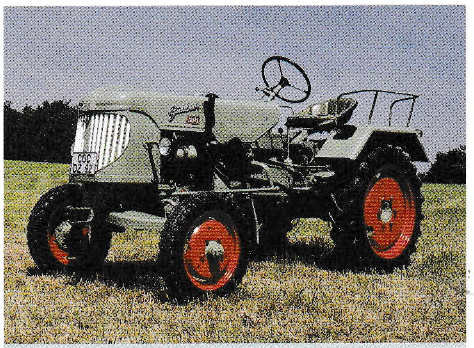


Güldner ALD

A Güldner 17 LE-s ALD-traktora szintén közkedvelt és jó teljesítményű kisvontató volt, amelyet egy vízhűtéses, kéthengeres, saját gyártmányú dízelmotor hajtott. A kiegészítők gazdag választékába tartozott a kaszameghajtó és a csörlő. Hangsúlyozandó, hogy a vevő választhatott egy mechanikus Kratzenberg típusú vagy egy hárompontos hidraulikus emelő között.

modell:	*Güldner ADL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1959*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1305*
gyártott darabszám:	*2737*





Güldner AZK

A Güldner-kisvontatók AZK modellje teljessé tette az 1953-as év gyártási palettáját. Ez a jármű hagyományos elemes építési módban készült, és egy vízhűtéses, kéthengeres Güldner-motorral szerelték fel, amely először 12, majd 14 LE-vel, illetve ötsebességes váltóval rendelkezett. A 18,5 km/óra sebességű traktor súlya 1050 kg volt.

modell:	*Güldner AZK*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*12–14/8,8–10,2*
lökettérfogat (cm³):	*886*
gyártott darabszám:	*5478*

Güldner ABN

1954-ben dobta piacra a Güldner Művek az ABN modellt, amellyel a gyártási programját igyekezett teljessé tenni. Az 1420 kg súlyú traktor Güldner 2BN típusú kéthengeres dízelhajtóművel és hat előremeneti sebességfokozattal rendelkezett. A nyomtávolság, mint minden más Güldner jármű esetében, itt is állítható volt.

modell:	*Güldner ABN*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1840*
gyártott darabszám:	*3626*



Güldner ADS

A 18 LE-s ADS Güldner-traktort csak rövid ideig és kis darabszámban kínálták, majd hamarosan az ALD modellel helyettesítették. Ebben az 1100 kg nehéz járműben egy kéthengeres, vízhűtéses Güldner-dízelmotor és egy választható öt- vagy hatsebességes váltó működött. A tartozékok gazdag kínálata megfelelt a szokásos Güldner-modellekének.

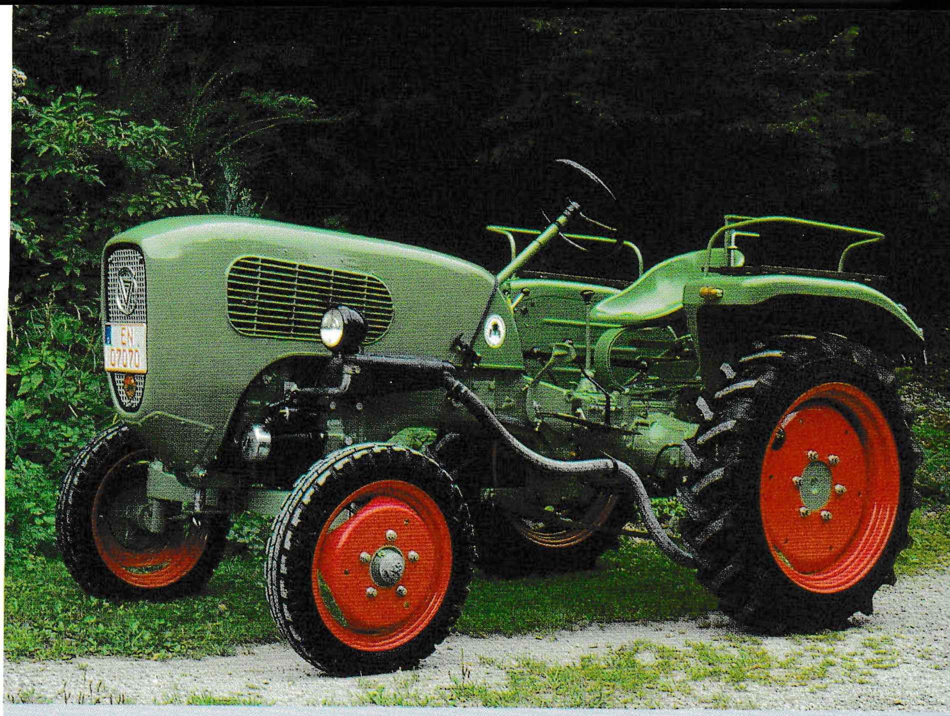
modell:	*Güldner ADS*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1305*
gyártott darabszám:	*356*



Güldner A 3 K

A korszerűsített megjelenésű A 3 K Güldner modell egy középkategóriájú traktor volt, amely 1962-től a Fahr és a Güldner szoros együttműködéséből született Európa sorozaton belül a „Burgundia" elnevezést kapta. A korábbitól eltérő formájú motorháztetőn kívül, ez a típus teljesen azonos volt a D 133 N Fahr-modellel. Az A 3 K 1350 kg-ot nyomott, amelyet egy léghűtéses, háromhengeres Güldner-dízelmotor hajtott.

modell:	*Güldner A 3 K*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1500*
gyártott darabszám:	*3630*





Güldner AX

A Güldner AX egy tipikus kisvontató volt, amely darázsderekú építési módban, közbülső tengelyt beépítve, szállító traktorként került gyártásra. A „Sprinter"-nek is nevezett 800 kg könnyű modellben léghűtéses, egyhengeres Güldner-dízelmotor működött, a passaui fogaskerékgyár hatsebességes váltójával felszerelve, amely a lépésben való haladást is lehetővé tette. A piacnak a főleg a kistraktorok körében megmutatkozó telítettsége az, ami ennek a modellnek az alacsony eladási mutatóit magyarázza.

modell:	*Güldner AX*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*636*
gyártott darabszám:	*975*

Güldner ABL

1958-tól a középnehéz ABL-traktor egészítette ki a Güldner gyártási programját. A jármű vízhűtéses, kéthengeres dízelmotorral rendelkezett, amely a Güldner-féle hengerkamrás eljárás szerint működött. Az 1460 kg súlyú ABL-ben egy ZP A 8/6-os, hat előremeneti és egy hátrameneti fokozattal bíró sebességváltó volt, amely 1,62-20 km/óra közötti sebességet tett lehetővé.

modell:	*Güldner ABL*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1959*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1840*
gyártott darabszám:	*1430*





Güldner A 4 M

Az A 4 M modell, amelyet később „Toledo"-nak is hívtak, a Güldner Művek nagy teljesítményű, négyhengeres traktora volt. A Fahr vállalattal való közös fejlesztés nyomán – ez a modell majdnem azonos volt a gyártó D 17-es típusával – a vízhűtéses Unimog OM 636-os motort építették be a traktorba. 1650 kg-os súlyával szolid, erős és modern tervezésű traktor volt, amelyhez egy sor különleges kiegészítő állt rendelkezésre. A képen egy 1959-ben gyártott A 4 M típusú vontató látható.

modell:	*Güldner A 4 M*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1961*
LE/kW:	*34/24,9*
lökettérfogat (cm³):	*1767*
gyártott darabszám:	*2287*

Hanomag – az óriás nehézségei

Hanomag R 40 B

Közvetlenül a háború után kezdődött újra az először 1942-ben piacra került Hanomag R 40-es modell kis darabszámú gyártása. A nagy húzóerejű traktort légtömlős abroncsokkal szerelték fel. Egyedül az 1947-től lassan felfutó export üzletágban alkalmazták újra a vaskerekes megoldást. A járműbe továbbra is a híres és bevált D 52-es dízelmotort szerelték be. A Hanomag-váltó öt előremeneti sebességfokozattal rendelkezett, amely 18,7 km/órás sebességet tett lehetővé. A B kivitel elektromos önindítóval, a jelentéktelen G variáns viszont benzines önindítóval volt felszerelve. Az R 40-es nemcsak a szántóföldön és a nehéz, erőleadó tengellyel működő munkaeszközök esetében bizonyított, hanem közúti traktorként alkalmas volt a legkülönbözőbb vontatási feladatok elvégzésére is. A két felvétel egy szépen restaurált, 1946-os járművet mutat, amely sűrített levegőjű fékberendezéssel volt ellátva.





modell:	*Hanomag R 40 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1942–1951*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	*12 000*





Hanomag R 45

A nagyobb teljesítmény iránti igény arra ösztönözte a Hanomag Műveket, hogy az R 40-es modellt erősebb, nagyobb lökettérfogatú motorral lássák el, amely a D 57-es elnevezést kapta. Egyidejűleg átdolgozták a jármű külsejét, ami elsősorban a motor új tervezésű burkolatában mutatkozott meg. Ez az R 45-ös jelzéssel forgalmazott jármű ötsebességes váltóval rendelkezett, és elődjéhez hasonlóan igen sikeresnek bizonyult.

modell:	*Hanomag R 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1958*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 450

A Hanomag 1958 óta forgalmazta nehéz, R 450-es traktorját, amelynek D 57-es motorjából a fordulatszám növelésével további 5 LE-t sikerült kihozni. Új volt a kétfokozatú, a lépésben való haladást is lehetővé tevő felezős áttétel. A jármű megrendelhető volt 25 km/órás végsebességet lehetővé tévő sebességváltóval is.

modell:	*Hanomag R 450*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1961*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–





Hanomag R 55

Az R 45-ös modellen alapuló R 55-ös típus ebben a kategóriában a legerősebb változat volt, s nem csupán nagy motorteljesítményében, hanem abroncsainak nagyságában is különbözött a többitől. A 3470 kg súlyú traktor váltója öt sebességfokozattal rendelkezett, amelyet felezővel láttak el, s így összesen tíz fokozat állt rendelkezésre.

modell:	*Hanomag R 55*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 455 S

1957-től új jelölési rendszert vezettek be a Hanomag-traktoroknál. Így a korábban R 55 jelölésű jármű most az R 455-ös jelölést kapta. Ezzel szemben technikailag nem történt változás. Az S kivitel egy gyors, öt sebességfokozatú váltóval rendelkezett, maximum 26,8 km/órás sebességgel. Ezeket a traktorokat gyakran tetővel és szilárd vezetőfülkével szerelték fel.



modell:	*Hanomag R 455 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 460 ATK

1952-től a Hanomag Művek egy nehéz traktort dobott piacra, amelynek motorja és váltója közé egy olajhidraulikus működésű turbókuplung volt beépítve, ami terhelés alatt is fokozatmentes, lágy és egyszerű indulást eredményezett. Az R 455 ATK modell is nagyon elterjedt volt, amely a D 57-es dízelmotornak köszönhetően 55 LE-vel (1960-tól 60 LE-vel) rendelkezett. Itt egy tökéletesen restaurált, most R 460-as jelöléssel, zárt Benze típusú vezetőfülkével, elöl védőlemezzel, hátul pedig egy 6 tonnás csörlővel ellátott, 1962-ben gyártott traktor látható.

modell:	*Hanomag R 460 ATK*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1964*
LE/kW:	*55–60/40,3–43,9*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–

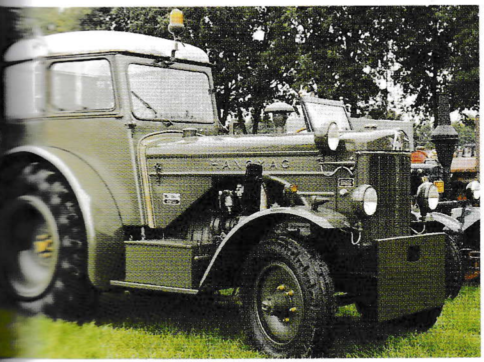
Hanomag R 25 C

1950-től a traktorgyártásban is alkalmazták az új D 28-as dízelmotort, amelyet az L 28-as sorozat könnyű teherautóiba szereltek be. Ez helyettesítette a háború előtti D 19-



es motort, amelynek következtében az R 25-nél új jelölések jöttek létre. A magas kerekes C változat 9-40-es, a D típus 11.25-24-es nagyságú hátsó kerekeket kapott. Mindegyik kivitelben egy ötsebességes váltó dolgozott, végsebességük 18,3 km/óra volt. A képen egy R 25 C látható.

modell:	*Hanomag R 25 C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1951*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 455 ATK (NATO-változat)

Az ATK a német hadsereg és az egyéb NATO-egységek részére olajzöld lakkozással készült. Ezt az 1958-as gyártású, szépen felújított járművet levehető plexiüvegű, zárt Benze típusú vezetőfülkével, valamint a hóekéhez használatos első lemezzel szerelték fel. Az ATK-traktor, amely 75 tonna súlyt tudott megmozgatni, igény szerint 32,5 km/óra végsebességet biztosító, öt sebességfokozatú váltóval is rendelkezett.

modell:	*Hanomag R 455 ATK (NATO-változat)*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1964*
LE/kW:	*55–60/40,3–43,9*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 25 B

Az R 25-ös Hanomag-modell volt a kiindulópontja a középsúlyú traktorok sorozatának, amely több mint két évtizedig fontos része volt a gyártási programnak. A félig keretszerkezettel megépített vontatót egyelőre még a vízhűtéses, háború előtti négyhengeres D 19-es dízelmotorral kínálták. Itt a B kivitel látható, 11.25-24-es hátsó kerekekkel. Az A változat a magas kerekű kivitel volt.

modell:	*Hanomag R 25 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1950*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1911*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 455 ATK

Ezt a nagy teljesítményű traktort, amelynek motorteljesítménye 1959-ig 55 LE volt, kifejezetten nehéz terhek szállítására fejlesztették ki, olyanokéra, amelyeket sokszor csak a legnagyobb óvatossággal lehetett megmozdítani. Ezt az 5200 kg súlyú járművet nemcsak a



repülők vontatására használták a repülőtereken, hanem ipari üzemekben is igénybe vették. Itt egy 1960-ban gyártott, összecsukható tetejű ATK vontató látható.

modell:	*Hanomag R 455 ATK*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1964*
LE/kW:	*55–60/40,3–43,9*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 16 A

Az 1951-ben bemutatott R 16-os modell v
az 1950-es évek legkisebb Hanomag-trakto
Ezt a típust egy kéthengeres, négyütem
vízhűtéses dízelmotorral szerelték fel. Az
sebességes jármű súlya 1170 kg volt. Felár
lenében olyan sebességváltóval is lehet
rendelni, amely a lépésben való haladást
lehetővé tette, aminek főleg a vetési és n
vényvédelmi munkáknál volt jelentősége.
képen egy A kivitelű, 7-36-os hátsó kereke
kel ellátott 1956-os traktor látható.

modell:	*Hanomag R 16 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 16 B

A kis R 16-os önhordós építési módban készült. A B kivitelt 7-30-as hátsó kerekekkel szerelték fel. Az R 16-os egy kicsi, robusztus és nagyon megbízható jármű volt, amelyet a vevők különösen kedveltek, s ennek megfelelően nagy számban kerültek eladásra. Erőleadó tengellyel, valamint kérésre szíjtárcsával és hidraulikus emelővel is rendelkezett. A képen szereplő 1955-ös traktoron utólag felszerelt borulás elleni kengyel van.

modell:	*Hanomag R 16 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–

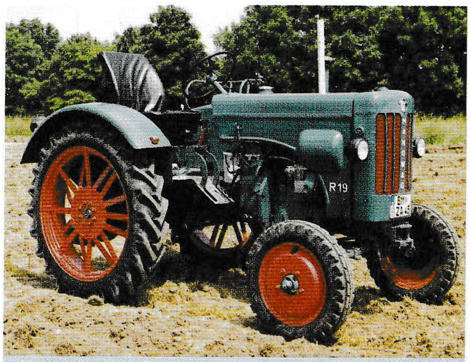


Hanomag R 19

Az 1953-as év végére a Hanomag Művek az R 19-es típussal egy újabb építőszekrény-elv szerint készült traktort vett fel gyártási programjába. Az R 19-es alapvetően a kisebb, R 16-ra támaszkodott, amelytől külsőleg csak a kissé áthelyezett légszűrőben különbözött. A fordulatszámnak 1600-ról 1975-re való növelésével a D 14-es motor teljesítményét 19 LE-re fokozták. Az R 19 is különböző nagyságú hátsó kerekekkel volt rendelhető.

modell:	*Hanomag R 19*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*19/13,9*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–





Hanomag R 19

Az R 19-es is – itt egy 1955-ben gyártott, hátsó kapaszkodókkal ellátott jármű látható – kielégítő forgalomnak örvendett. Súlya 1250 kg volt, és egy ötsebességes váltóval rendelkezett, amely 19,6 km/órás sebességet tett lehetővé. Kapható volt három kiegészítő fokozattal is, amelyek 0,76 és 1,32 km/óra sebességet engedtek meg. E traktor számára is rendelkezésre állt a tartozékok és eszközök teljes palettája.

modell:	*Hanomag R 19*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*19/13,9*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 22

A kis R 16-os típussal egyidejűleg 1951-ben
hamburgi Német Mezőgazdasági Kiállításon
Hanomag bemutatta az erősebb, háromhe
geres R 22-es modellt, amely szintén félig k
retes szerkezettel készült. Ez a közepes súly
traktor, amely a gyártási programban kit
nően illeszkedett az R 16-os és az R 28-as m
dellek közé, Hanomag D 21 S típusú dízelm
torral és ötsebességes váltóval rendelkezet
A képen látható jármű 1954-ben készült.



modell:	*Hanomag R 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*22/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2099*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 22

A Hanomag R 22 – a képen egy 1952-es évjáratú, régi hűtőmaszkkal felszerelt, kapaszkodó kerekekkel, szélvédővel és szilárd tetővel rendelkező jármű látható – alapfelszereléséhez tartozott a merev, rugós tengely, valamint az erőleadó tengely. A szíjtárcsa, az emelő és további hasznos tartozékok felár ellenében voltak rendelhetők.

modell:	*Hanomag R 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*22/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2099*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 27

Az új háromhengeres R 19-es traktor mellé az R 27-es típussal egy erősebb teljesítményű modell került. Ez a nagy húzóerejű vontató csak a nagyobb motorteljesítményében – ami a magasabb fordulatszámban mutatkozott meg – különbözött a gyengébb R 22-től. A félig keretes szerkezetű traktorban az ötsebességes helyett, egy tízfokozatú váltó állt rendelkezésre, amely a lépésben való haladás lehetőségét is megengedte.



modell:	*Hanomag R 27*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*2099*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 28 B

Ez a modell az R 25 C és D továbbfejlesztett változata volt, amelynek megnövelték a motorteljesítményét, és további fokozatokat építettek be, amelyek lehetővé tették a lépésben való haladást. Igény szerint egy gyors, 25 km/órás változat is kapható volt. Az R 28 B ellentétben az A kivitellel, alacsony hátsó kerekekkel rendelkezett, valamint az első kerekek nyomtávolsága állítható volt.

modell:	*Hanomag R 28 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 28 B

Itt egy Hanomag R 28-as traktor látható, hátul kisméretű szántóföldi munkához szükséges abroncsokkal, illetve szélvédővel, ablaktörlővel és szilárd tetővel. Az R 28-ast rövidesen felváltotta a csaknem ugyanolyan erős R 27-es. Ezért a hűtőmaszkon tervezett változtatást már nem hajtották végre.

modell:	*Hanomag R 28 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 28 A

Az R 28 A csupán nagyobb első és hátsó kerekeiben különbözött a B változattól. 450 cm-es magasságának köszönhetően ez az univerzális traktor különösen alkalmas volt a kapásnövényekkel és a növényvédelemmel kapcsolatos munkákra. Itt egy szépen restaurált, 1951-ben gyártott, hátsó kapaszkodókerekekkel ellátott R 28-as látható. Az eredetiben is 450 mm van, de irreális.

modell:	*Hanomag R 28 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 35 B

Az R 28-ból 1953-ban kifejlesztett Har mag R 35-ös típus, elődjéhez hasonló félig keretes szerkezettel rendelkeze A szolid, vízhűtéses, négyhengeres, né ütemű D 28-as dízelmotorból az 1900/p ces fordulatszám révén további 7 LE-t h tak ki. Ez a modell kezdettől fogva merőleges rácsokkal díszített új hű maszkot viselte. A képen látható trak 1954-ben készült.

modell:	*Hanomag R 35 E*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 35 A

A Hanomag R 35 A a többi modellhez hasonlóan csak a kerekek méretében különbözött. Mindkét kivitel ötsebességes váltóval rendelkezett, amely kérésre tízsebességes, valamint gyorsváltós változatban is rendelhető volt. Az R 35 A esetében a vevő különböző nagyságú hátsó kerekek közül választhatott, amelyek nagyobbak voltak a B kivitel kerekeinél. Az ábrán szereplő, 1956-ban gyártott traktor színe alapján Hollandiába exportált járműként azonosítható.

modell:	*Hanomag R 35 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 35 A

A Hanomag R 35-ös típus a gyártótól már megszokott, gazdag tartozékokkal és kiegészítőkkel volt rendelhető, amelyek minden kívánságot kielégítettek. Ezek közé tartozott, amint az az ennél az 1953-ban gyártott járműnél is látható, a szilárd acéllemezből készült tető, a szélvédő és az ablaktörlő.



modell:	*Hanomag R 35 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 12

A könnyű R 12-es traktorral a Hanomag e keretes szerkezetű, széles nyomtávú, c rázsderekú szerkezetű traktort mutatott b Az olcsó R 12 a kisebb üzemek számára le tervezve, s egy ember által is kiszolgálha volt. A 800 kg könnyű R 12 szériafelszerelts géhez tartozott a kétszemélyes ülőpad Felár ellenében hidraulika is kapható volt.



modell:	*Hanomag R 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1954*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*511*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 12

Az R 12-es típussal sok vevő elégedetlen volt, noha sokan dicsérték nagy húzóerejét és sokoldalúságát. Főleg a szelep nélküli, keresztöblítéses, egyhengeres, kétütemű dízelmotorja okot adott a panaszra, mivel nem volt még elég kiforrott. A Hanomag Művek természetesen nem tervezte, hogy a hibákat már a következő évben egy átdolgozott változattal kell megszüntetnie. Ugyanakkor ez arra is okot szolgáltatott, hogy a motor burkolatát bizonyos mértékig lekerekítsék. A képen egy ilyen, szélvédővel és tetővel ellátott jármű látható.

modell:	*Hanomag R 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm^3):	*511*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 12 KB

Azoknak a vevőknek, akiknek nem volt szükségük közbülső tengellyel működő gépekre, hanem ehelyett inkább a fordulékonyságot tartották fontosnak, azok számára az R 12 KB (rövid építésmód) volt a megfelelő jármű. Amíg technikailag nem volt különbség a két típus között, ez a modell a standard R 12-vel szemben 30 cm-rel rövidebb volt. A KB vezetőülése a kezdetektől fogva jobb oldalon volt, míg az utas ülése átkerült a bal sárvédőre. A kereslet azonban kétségtelenül csekély volt. A képen jól látható a jobb oldalon elrendezett kormányoszlop.



modell:	*Hanomag R 12 KB*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm^3):	*511*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 12

Habár az R 12-es tökéletesített formájával már egy többé-kevésbé használható járműnek számított, a típusra jellemző számos probléma kikezdte a vállalat addigi kiváló hírnevét. A kemény konkurencia számára azonban ez igencsak kapóra jött. Az R 12 váltója – bármely kivitelben – egy felezővel osztott hatsebességes váltó volt. Ez az 1955-ben gyártott jármű még dupla üléspaddal rendelkezett, amelyet a rákövetkező évben egyszemélyesre cseréltek.

modell:	*Hanomag R 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm^3):	*511*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 324 E

1957-ben nagyszabású változások történtek a Hanomag Művek traktorgyártásában. Először is az addig kétjegyű típuselnevezéseket felváltották a háromjegyű számkombinációk. A nehéz traktorokat kivéve, minden modell lekerekített motorburkolatot kapott, ahogy ez az R 12-nél már megvalósult. Az R 27-ből R 324 E lett, de technikailag továbbra is változatlan maradt. A képen látható traktor gyártási éve 1959.



modell:	*Hanomag R 324 E*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1959*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm^3):	*2099*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 324 S

A 27 LE-s R 324 S típus motorját 1959 után bizonyos mértékig feljavították. Beépítettek egy új szerkesztésű forgattyús tengelyt, amely azonos gyújtási időt eredményezett, s ez egyenletesebbé tette a motor működését. A beszerelt felezős váltóban két előremeneti sebességfokozat állt rendelkezésre. Az itt látható traktor 1959-ben készült, és fronthidraulikával rendelkezett.

modell:	*Hanomag R 324 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm^3):	*2099*
gyártott darabszám:	–





Hanomag R 324 S

A Hanomag R 324 S építési módja lehetővé tette a jármű nyomtávjának kismértékű növelését, miközben a traktor motoros erőleadó tengellyel és dupla kuplunggal is gyártásra került. A jármű súlya így 1855 kg-ra nőtt. A traktor különféle nagyságú abronccsal is felszerelhető volt. A képen látható 1960-ban gyártott jármű hátsó kereke különlegesen nagy.

modell:	*Hanomag R 324 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*2099*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 324 S

A 324 S a középkategóriájú traktorok kedvelt típusa volt, amelyet szántóföldi munkákra, valamint olyan gépeknél is alkalmaztak, mint például arató-cséplő gépek, silókombájnok és egyéb gépek. A képen egy szép, 1960-as gyártású szélvédővel és acéllemezből készült tetővel felszerelt jármű látható.



modell:	*Hanomag R 324 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*2099*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 35 S

Az R 28-as típushoz hasonlóan az R 35-öst i közúti vontatónak tervezték, 25 km/órás vég sebességgel és öntvényből készült felnikke árulták. Felár ellenében sűrített levegőjű fék berendezés, tetővel ellátott vagy zá vezetőfülke is kapható volt. A jármű jelleg miatt nem rendelkezett hidraulikus berende zéssel. Ezeket a traktorokat a német hadse reg és a NATO is használta. Ezt a már új mo torburkolattal rendelkező járművet 1957-be gyártották.

modell:	*Hanomag R 35 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag R 435 S

A Hanomag típusok új elnevezésének megfelelően, a korábbi R 35 S most az R 435 S név alatt szerepelt. Ennek a vontatásra használt traktornak a 2260 kg-os súlya jóval meghaladta a mezőgazdasági változatét. Az egyenletes talajon való húzóteljesítménye elérte a 15 tonnát. Hajtóműként itt is a már bevált D 28-as dízelmotor szerepelt. Itt egy szépen felújított, nyitott kivitelű 1957-es jármű látható.

modell:	*Hanomag R 435 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 435 B

Az R 35-ös mezőgazdasági traktor utódjaként az R 435-ös elsősorban a motorház tetejét tekintve különbözött elődjétől. Ötsebességes felezős váltóval rendelkezett, összesen tíz előremeneti és két hátrameneti fokozattal. A normál mezőgazdasági változat elérte a 19,8 km/órás végsebességet; kérésre egy gyorsabb, 25 km/órás kivitel is létezett. Az itt látható B típust 1960-ban gyártották, hátsó ke rekei 11-28-as nagyságúak.

modell:	*Hanomag R 435 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–





Hanomag C 224

A C 224 szerkezetileg az 1953-ban bemutatott R 12-es szállító traktornak felelt meg. Ez is keretes szerkezettel készült. Kéthengeres, kétütemű motorja Roots keresztöblítéssel működött. R 24-es elődjétől, amellyel technikailag messzemenően azonos volt, csupán új motorháztetőjével, módosított kormányzásával és új kipufogójával különbözött. Az 1960 után gyártott traktorokat – a képen látható traktor 1960-ban készült – Pilot típusú hidraulikával szerelték fel.

modell:	*Hanomag C 224*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1962*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1021*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 435 A

A Hanomag R 435-öst – típustól függetlenül – kérésre dupla kuplunggal, tehát motoros erőleadó tengellyel is felszerelték. Ilyenkor technikai okokból kissé szélesebb lett a jármű nyomtávja. Az acéllemezből készült tető, a front burkolata és a szélvédő – mint a képen szereplő 1960-as járműnél – megfelelt a korábbi R 22-R 35 modelleknek.

modell:	*Hanomag R 435 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2799*
gyártott darabszám:	–





Hanomag R 217

Az új motorháztetővel rendelkező R 217-es az egy LE-vel gyengébb, és időközben elavult R 16-os utódja volt. A jobb motorteljesítmény elérése érdekében kissé emelték a fordulatszámot. Az 1170 kg súlyú traktor rugós, merev tengellyel rendelkezett, valamint ötsebességes váltóval volt felszerelve, amelyet további három lépésben való haladást lehetővé tévő fokozattal bővítettek. Igény szerint rendelhető volt szélvédő és szilárd vezetőfülke.

modell:	*Hanomag R 217*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1959*
LE/kW:	*17/12,5*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 228

Az R 228-as típusnál a német piacon árusított C 224-es modell exportra gyártott változatáról volt szó. Hatsebességes felezős váltóval és kéthengeres, kétütemű D 621-es dízelmotorral volt ellátva. Kérésre hidraulikus emelővel is felszerelték, amely 1020 kg húzóerővel rendelkezett. Ennek az R 228-as szállító traktornak holland a tulajdonosa.

modell:	*Hanomag R 228*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1962*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1021*
gyártott darabszám:	–





Hanomag R 425

Az R 420-as típusnál is a német R 217 E, illetve 1959-től R 217 S modell export változatról van szó. Ezek a típusok helyettesítették R 19-est, amelynek motorját azonban változatlan formában átvették. Az 1170 és 1250 kg közötti súlyú traktorokban ötsebességes váltó volt, amelyekbe a soros művelés megkönnyítésére három lépésben való haladást lehetővé tévő fokozatot is beépítettek. Itt egy mintaszerűen felújított, 1959-es, Hollandiából származó jármű látható.

modell:	*Hanomag R 425*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1962*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm^3):	*1021*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 425

Ez az 1960-as gyártású, tökéletesen felú tott Hanomag R 425-ös szintén Hollandiáb került. Gyárilag elektromos önindítóval, di ferenciálzárral, kerekenkénti rugós első, ille ve erőleadó tengellyel szerelték fel. A szíjtá csa, a csörlő, az erős mintázatú kerekek, csúszásgátló berendezés, a széles vontató pántok, a hárompontos rendszerű központ hidraulika mind különleges tartozékok vo tak.

modell:	*Hanomag R 425*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1962*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm^3):	*1021*
gyártott darabszám:	–





Hanomag R 430

Az R 430-as a német R 324 S modellnek felelt meg, amelynek a képen egy Belgiumba exportált 1961-es példánya látható, típusa pedig könnyen felismerhető sötétsárga felnijeiről. Mindkét jármű háromhengeres, D 21-es Hanomag-motorral rendelkezett. Az 1850 kg nehéz traktorba a vontatott gépekhez szükséges motoros erőleadó tengely is beszerelhető volt.

modell:	*Hanomag R 430*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm^3):	*2099*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 440

Ez a Hanomag-traktor néhány a kiegészítőket illető kivételtől eltekintve, teljesen azonos volt a Németországban árult R 435-ös típussal. A képen látható szépen felújított, Hollandiába szállított, 1960-as gyártású vontató kagylószerű sárvédőkkel és 13-30-as hátsó kerekekkel volt felszerelve. Ezek a traktorok félig keretes szerkezetükkel megfeleltek az 1949-ben gyártott régi R 25-ös járműveknek.



modell:	*Hanomag R 440*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm^3):	*2799*
gyártott darabszám:	–

Hanomag R 440

A képen egy eredeti állapotába visszaállítot és Belgiumban üzembe helyezett R 440-e látható 1960-ból. A traktor szélvédővel é acéllemez tetővel ellátott. Tíz előremeneti é két hátrameneti sebességfokozat állt rende kezésre, amelyek 0,85-19,8 km/órás sebes séget tettek lehetővé. A motoros erőlead tengely, a hárompontos hidraulikus emelő é a csúszásgátló felár ellenében volt megvásá rolható.



modell:	*Hanomag R 440*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm^3):	*2799*
gyártott darabszám:	–



Hanomag K 55-ös lánctalpas traktor

Az 1950 óta gyártott K 55-ös lánctalpas traktor a háború után rövid ideig gyártott KV 50-es típus utódja volt, amely az akkoriban a sikeres K 50-es modellen alapult. A K 55-be egy erősebb lökettérfogatú D 57-es motort és háromsebességes váltót szereltek be. A nagy teljesítményű jármű súlya 4560 kg, végsebessége 6 km/óra volt. Ez a lánctalpas traktor 1955-ben készült.



modell:	*Hanomag K 55-ös lánctalpas traktor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1956*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*5702*
gyártott darabszám:	–

Hanomag K 50-es lánctalpas traktor

Talán nem volt egy másik olyan német vállalat, amely a lánctalpas traktorok gyártásában oly sok tapasztalatra tett volna szert, mint a Hanomag. Ezek közé tartozott a K 50-es modell is, amelyből itt egy 1938-as gyártású, felújított példányt láthatunk. A jármű a kerekes traktorokhoz hasonlóan D 52-es, négyhengeres dízelmotorral volt felszerelve. A K 50-es típust nemcsak nehéz mezőgazdasági munkákra használták, hanem az építkezéseken is, mint földmozgató gépeket.

modell:	*Hanomag K 50-es lánctalpas traktor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1933–1944*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*5195*
gyártott darabszám:	–



Hanomag-Kettenschlepper K 65

A K 55 utódja először a K 60-as modell lett, amelynek teljesítményét a K 65-ös típusban 1958-tól 65 LE-re növelték. Ez a jármű 5830 kg súlyú volt, kéthengeres, kétütemű motorral és hat előremeneti, illetve három hátrameneti sebességfokozatú felezős váltóval rendelkezett. A lánctalpas traktort – a képen egy 1960-ban készült példány látható – hidraulikával szerelték fel, az erőleadó tengely szériatartozék volt, kérésre pedig szíjtárcsával is felszerelték. 1961 végétől az egyébként változatlan lánctalpast K 7-nek nevezték.

modell:	*Hanomag K 65-ös lánctalpas traktor*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1964*
LE/kW:	*65/47,6*
lökettérfogat (cm³):	*3715*
gyártott darabszám:	–

Hatz – traktorok Alsó-Bajorországból

Hatz TL 10

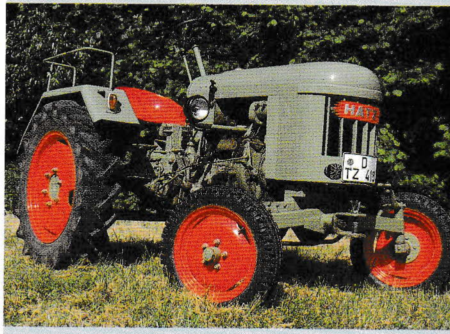
A Passau melletti Ruhstorff an der Rott-i székhelyű Hatz Motorenfabrik GmbH-t 1888-ban alapították. A gyár 1905-ben kezdte meg porlasztós motorok gyártását, amelyekhez később égőteres és dízelmotorok is csatlakoztak. Az idő múlásával a Hatz Motoren egyre jobb eredményeket ért el, és elismerten jó hírnévre tett szert. A vállalat csak 1953-ban látott hozzá a traktorgyártáshoz, hogy részt vállaljon a mezőgazdaság motorizációjában. A Hatz, traktorait túlnyomórészt saját gyártású vízhűtéses motorokkal szerelte fel. Később ezeket a motorokat saját tervezésű, léghűtéses, radiálkompresszoros dízelmotorok váltották fel. Még ugyanebben az évben a motoroknak egy egész sorozata készült, amely 1–3 hengeres, 13 LE-től 32 LE-s teljesítményű motorokból állt. Ezek a traktorok elemes építési módban készültek. A gyártó a legkisebb, 1954-től gyártott, 715 kg-mal a legkönnyebb TL 10-es jelű traktorából gyártotta a legtöbbet.



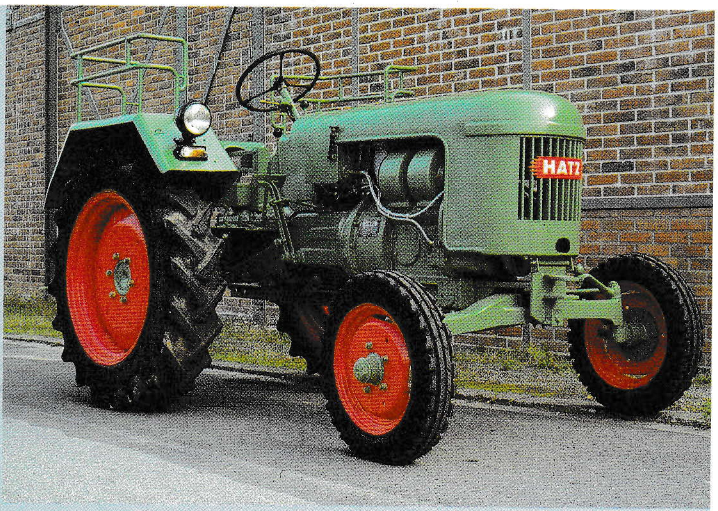
modell:	*Hatz TL 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1961*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*567*
gyártott darabszám:	*1514*

Hatz TL 12

Az 1955 óta gyártott TL 12-es a léghűtése járművek közé tartozik, amelyet a kevésb sikeres, T 13-as modell utódjaként tartotta számon. Egyhengeres, örvénykamrás d zelmotorral és négysebességes Hurt váltóval volt felszerelve, amely 18 km/órás végsebességet tett lehetővé. A T 10-es típus után ezt a csupán 780 kg-os ki traktor – a képen egy 1958-as példány láth tó – volt a Hatz Művek legelterjedtebb já műje.



modell:	*Hatz TL 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1961*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*668*
gyártott darabszám:	*1001*



Hatz TL 22

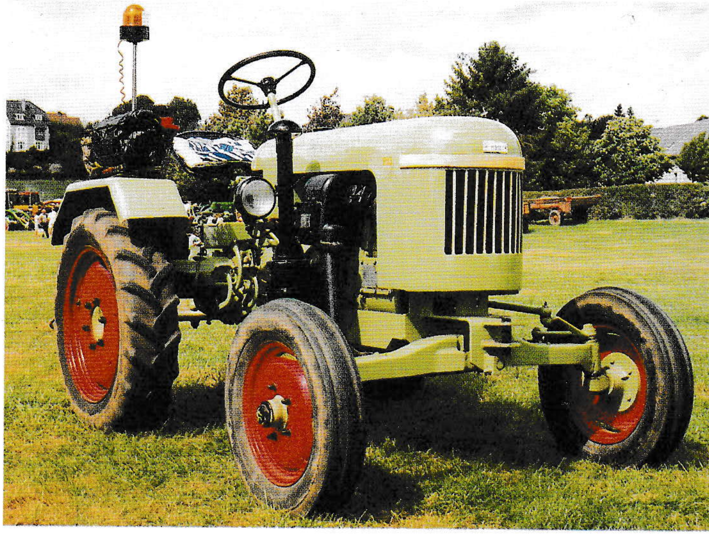
1954-ben a Hatz Művek bemutatott egy közepes súlyú, a szokásos elemes építéssel készült standard traktort. A léghűtéses, kéthengeres, négyütemű dízelmotorral felszerelt traktorral a vállalat egy fennálló hiányt pótolt. A léghűtéses Hatz-motorok jellegzetessége – hasonlóan az Eicher-motorokhoz – a minden hengert külön-külön hűtő radiálkompresszor volt. A képen szereplő járművet 1957-ben gyártották.

modell:	*Hatz TL 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1959*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*1992*
gyártott darabszám:	*235*

Hatz T 13

Az 1953-tól kapható modellek közül a T 13-as kisvontató volt az első amely felszereltségével és teljesítményével egyaránt pontosan meg felelt a kistermelőknek, akik akkoriban a traktorgyárak legfőbb célcso portját jelentették. Annak ellenére, hogy ez egy jó és szolid traktor mégis csak kis darabszámban vált eladhatóvá. Az 1034 kg súlyú T 13 as Hatz típusú egyhengeres, közvetlen befecskendezésű motorral, va lamint a passaui fogaskerékgyár ötsebességes váltójával volt felsze relve. Itt egy 1954-es jármű látható.

modell:	*Hatz T 13*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*1125*
gyártott darabszám:	*259*



Hatz TL 15

A kis 15 LE-s TL 15-ös típust már 1956-tól gyártották léghűtéses, egyhengeres, közvetlenül befecskendezésű dízelmotorral; majd 1959-től motorburkolatát hozzáigazították az új irányzathoz. Súlya 1170 kg, váltója pedig egy ötsebességes Hurth típus volt. Nagy sikert azonban nem könyvelhetett el. Itt egy 1960-ban készült, új motorháztetővel felszerelt jármű látható.

modell:	*Hatz TL 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1336*
gyártott darabszám:	*256*





Hatz TL 13

1959-ben átformálták és lényegesen korszerűsítették a Hatz-traktorokat. Az akkori ízlésnek megfelelően lekerekítették a motorháztetőt, amely még ma is tetszetős. Ilyen volt a TL 13-as 900 kg-os modell is, amelynek motorját nem változtatták meg, de felszerelték egy hatsebességes váltóval, amely 20 km/órás végsebességre volt képes, aminek következtében jól eladható volt.

modell:	*Hatz TL 13*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1963*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*668*
gyártott darabszám:	*970*

Hatz TL 33

Ennek a kis gyárnak a legnagyobb gyártmánya a 33 LE-s TL 33-as traktor volt, amelyet ugyancsak egy léghűtéses, háromhengeres, közvetlen befecskendezésű dízelmotorral szerelték fel. Ez a közép- és nagyüzemek számára egyaránt megfelelő szolid traktor volt, amelyből aránylag sokat adtak el – noha a legtöbbet exportra vitték. A képen egy 1959-es jármű látható Belgiumból.

modell:	*Hatz TL 33*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*33/24,2*
lökettérfogat (cm³):	*2709*
gyártott darabszám:	*570*





Hatz H 113

A Hatz Művek új 1960-as gyártási tervében, amely 13-tól 40 LE-s járművekig terjedt, szerepelt a 13 LE-s H 113-as modell is. Ebben a kisvontatóban az előző típusok esetében már bevált léghűtéses, egyhengeres E 89 FG típusú közvetlen befecskendezésű motor működött, egy hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal bíró ZP-váltó segítségével. A különösen ezt a kategóriát érintő csökkenő kereslet miatt azonban nem büszkélkedhetett különösebb eladási eredményekkel.

modell:	*Hatz H 113*
évjárat/gyárt. időszak:	*1960–1964*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*669*
gyártott darabszám:	*344*



Hela – a kicsit másfajta Lanz

Hela D 40

A Hermann Lanz vállalatot – amely semmilyen rokoni kapcsolatban sem állt a nagyobb mannheimi Heinrich Lanz céggel – 1888-ban alapították Aulendorfban és – akárcsak a többi délnémet traktorgyár, mint például a Fahr, a Fendt és a Kramer – a mezőgazdasági gépek és kaszálógépek gyártásán keresztül jutott el a traktorok előállításáig. A traktorgyártás a Hermann Lanz vállalatnál 1936-ban kezdődött a 22 LE-s D 37-es modellel, amelyből röviddel később létrejött a D 40-es modell. Ezt a mezőgazdasági célokra gyártott traktort vízhűtéses, kéthengeres, univerzális F 2 M 414 Deutz-dízelmotorral szerelték fel. Érdekes, hogy az akkori traktorgyártók ezt a bevált motort sosem szerelték Deutz-traktorokba. A D 40-es típust, amely erőleadó tengellyel, kaszával és szíjtárcsával volt felszerelve a háború alatt 1942-ig, majd ezt követően 1948-ban, valamint 1949-ben gyártották. Szolid és megbízható általános traktor volt, amely évtizedek múlva is hűen szolgálta gazdáját. A képen látható szíjtárcsával és kaszával felszerelt traktor 1940-ben készült.

modell:	*Hela D 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1938–1949*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	*350*

Hela D 28

1949-ben újra megindult a háború után b… szüntetett vállalatoknál a traktorok soroza… gyártása, és még ugyanabban az évben b… mutatták a D 28-as típust. A gyártá… programban szereplő három típus közül e… volt a legerősebb. Közepes és nagyob… mezőgazdasági üzemek számára terve… ték, és vízhűtéses, kéthengeres MWM … pusú dízelmotorral szerelték fel. Az új ötse… bességes váltó 1,8-20 km/órás sebessége… tett lehetővé. Hogy kerüljék a mannhei… Lanz Művekkel való összetévesztést, a… aulendorfi traktorokat 1951-től „Hela" né… alatt forgalmazták. A képen egy 1953-ba… gyártott vontató szerepel.

modell:	*Hela D 28*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1957*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2356*
gyártott darabszám:	*140*



Hela D 15

A D 15-ös kistraktor 1953-ban került a piacra… a gyengébb D 14-es utódjaként. Ezt a jár… művet is vízhűtéses, egyhengeres MWM t… pusú KDW 415 E dízelmotorral szerelték fe… A kötelező ötsebesség váltó, az erőleadó… tengely és az állítható nyomtávolság szériatar… tozék, míg a szíjtárcsa, a kasza és az emel… kiegészítő felszerelés volt. A képen látható jár… művet nyilvánvalóan saját kezűleg látták e… tetővel.



modell:	*Hela D 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1956*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1180*
gyártott darabszám:	*1200*

Hela D 12

Noha a gyár nagyobb teljesítményű járműveket is forgalmazott, a Hela gyártási programja egyértelműen a könnyű modelleket helyezte előtérbe. Közéjük tartozott a 12 LE-s D 12-es típus, amely víz- és léghűtéses MWM-motorral is készült. Ez volt a legkisebb Hela-traktor, amely főleg Baden-Württembergben aratott nagy sikert.

modell:	*Hela D 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1957*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1040*
gyártott darabszám:	*5100*





Hela D 14

A D 14-es kisvontató 1949-ben készült és a Hela gyártási sorozat alapítójának tartották. Egyhengeres, vízhűtéses, MWM típusú dízelmotor hajtotta, új ötsebességes váltóval rendelkezett, végsebessége maximum 19,2 km/óra volt. 1950-től egy tökéletesített változat volt kapható, amely egészen a D 15-ig megmaradt. Az itt látható jármű az utolsó gyártási évből származik.

modell:	*Hela D 14*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1952*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*1178*
gyártott darabszám:	*880*

Hela D 112

Az 1957 óta rendelhető D 112-es folytatta elődje, a D 12-es eladási sikereit. A 990 kg-os D 112-es igény szerint víz- vagy léghűtéses, egyhengeres MWM dízelmotorral szerelték fel. A traktor egy ötsebességes váltóval működött, amely 3,4-20 km/órás sebességet tett lehetővé. 1960 elejétől egyre kevesebb ilyen traktort helyeztek üzembe.



modell:	*Hela D 112*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1965*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*851*
gyártott darabszám:	*3800*



Hela D 24

Az 1953-ban bemutatott Hela D 24-es egy középkategóriájú traktor volt, amely víz- és léghűtéses, kéthengeres MWM dízelmotorral is kapható volt. 1956-tól a D 124-es típusként gyártották, új Hela-dízelmotorral volt felszerelve, hatsebességes váltóval rendelkezett, súlya 1420 kg volt. Eladása igencsak jól alakult.

modell:	*Hela D 24*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1700*
gyártott darabszám:	*1100*

Hela D 28

A Hela D 28 egy robusztus traktor volt, amelyet igény szerint léghűtéses Deutz-motorral is felszereltek. Annak ellenére, hogy nem kellett tartania a vetélytársakkal való összehasonlítástól, az eladott darabszámok inkább kevésnek bizonyultak, ami aligha múlt a külföldön forgalmazott mennyiségen. A Hela-traktorok zöldre voltak festve, piros felnikkel és hűtőráccsal. Ez a D 28-as 1952-ben készült.



modell:	*Hela D 28*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1957*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2356*
gyártott darabszám:	*140*

Hela D 18

Az MWM típusú dízelmotorral működő D 16-os Hela-modellből jött létre 1957-ben a kéthengeres D 18-as traktor, amely lég- és vízhűtéses változatban is kapható volt. A jármű – itt egy vízhűtéses, 1959-es vontató látható – 1250 kg-ot nyomott. A váltó hatsebességes volt, ahol az első fokozat egyben lépésben való haladásra is szolgált.

modell:	*Hela D 18*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1959*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	*1800*



Hela D 415

1956-ban a Hela vállalat elindította a vízhűtéses dízelmotorok gyártását is, ami a cég méretéhez képest bátor lépés volt, s amelynek fejlesztési költségei nem térültek meg a csekély számú eladott jármű okán. A vevő a már bevált MWM típusú motort is beépíttethette. A D 415-ös modell, amely a D 15-ös típusból jött létre – a képen egy tetővel felszerelt 1959-es gyártású jármű látható – egyhengeres Hela-AE dízelmotorral rendelkezett.

modell:	*Hela D 415*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1082*
gyártott darabszám:	*1300*





Hela D 124

A Hela D 124-es modellje, motorját kivéve, túlnyomórészt azonos volt a közepes súlyú D 24-es típussal, amely az első saját gyártmányú vízhűtéses, kéthengeres dízelmotorral volt felszerelve. Az 1335 kg súlyú D 124-ben ugyanaz a hatsebességes váltó működött, mint az MWM típusú motorral működő D 24-ben. A képen egy szépen felújított, 1959-es jármű látható.

modell:	*Hela D 124*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1961*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*2164*
gyártott darabszám:	*720*

Hela D 117

A 18 LE-s Hela D 117-es traktor igény szerint a Mannheimi Motor Művek kéthengeres lég- vagy vízhűtéses motorjával, vagy Hela típusú dízelmotorral volt kapható. Az 1325 kg súlyú jármű hatsebességes váltóval, illetve lépésben való haladást lehetővé tévő fokozattal és rugózott ingás első tengellyel rendelkezett. A képen egy 1959-ben gyártott traktor látható, kissé módosított hűtőráccsal.

modell:	*Hela D 117*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	*1630*





Hela D 112

A Hela-traktorok külsejét az 1950-es évek közepétől többször is módosították, főleg a hűtőrácsokon változtattak jó néhányszor. Így volt ez az 1959-ben készült D 112-es esetében is, amelynek motorháztetője kissé kiállt és több csíkkal volt díszítve. A részletekben történő változtatásokon kívül, a már bevált technika kevés módosult.

modell:	*Hela D 112*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1965*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*851*
gyártott darabszám:	*3800*

Hela D 117

Itt egy tökéletesen felújított, oldalkaszáva felszerelt jármű látható a gyártás utols évéből. A traktor a már átdolgozott hűtő burkolattal, kiálló motorháztetővel rendelke zik. Az erőleadó tengely a szériafelszerelt séghez tartozik; a kasza, a szíjtárcsa és a vezetőfülke – ahogy a többi gyártónál is – fel ár ellenében volt rendelhető.

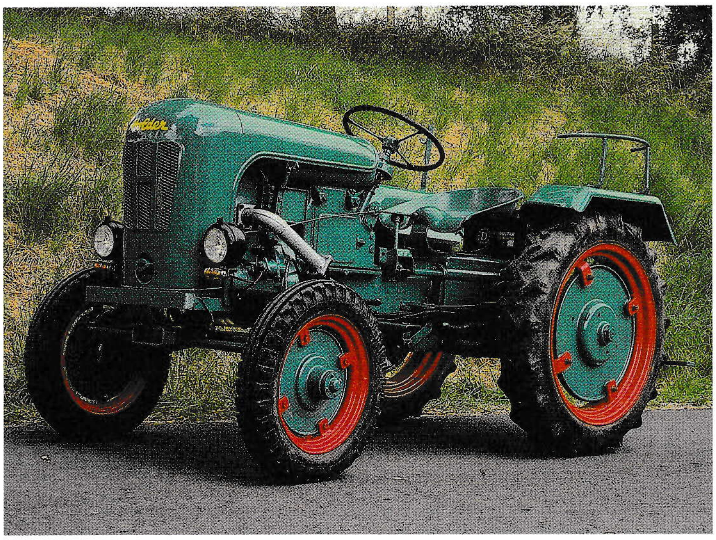


modell:	*Hela D 117*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1400*
gyártott darabszám:	*1630*

Holder – a kistraktorok specialistája

Holder B 10

1888 óta létezik a Holder testvérek württembergi Metzingenben lévő gépgyára. Ez a kezdetben egészen kicsi üzem először növényvédő szerek permetezésével, majd később kártevők elleni motoros permetezőgépekkel foglalkozott. Nemsokára következtek a mezőgazdasági talajművelő eszközök, az egytengelyes motoros talajmarók és a kapák. 1930-ban tervezték meg az első egytengelyes traktort, amelyet később a Fichtel & Sachs által készített kéthengeres dízelmotor hajtott. 1953-ban B 10-es jelöléssel megjelent egy négykerék-meghajtású kistraktor, amelynek építésében a már bevált egytengelyes traktor alkatrészeit használták fel. Ez a jármű különösen mezőgazdasági kisüzemek esetében volt használható, elsősorban a szőlő-, a kert- és a gyümölcstermesztésben. Erre a célra a legkülönbözőbb kiegészítő eszközök egész sora állt rendelkezésre. A képen látható B 10-es 1955-ben készült, és már akkor kissé lekerekített motorburkolattal rendelkezett.



modell:	*Holder B 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*499*
gyártott darabszám:	–



Holder B 10

A Holder B 10-es típus keskeny nyomtávolsággal, csekély talajnyomással, mély súlyponttal, valamint rendkívüli fordulékonysággal rendelkezett. Az alacsony beszerzési költségek mellett mindez további előnyt jelentett ennek a kistraktornak. Súlya mindössze 610 kg volt, kategóriájában mégis utolérhetetlen vonóerőt volt képes kifejteni. Az 1955-ben gyártott B 10-es típus még az eredeti, keskeny motorháztetővel volt felszerelve.

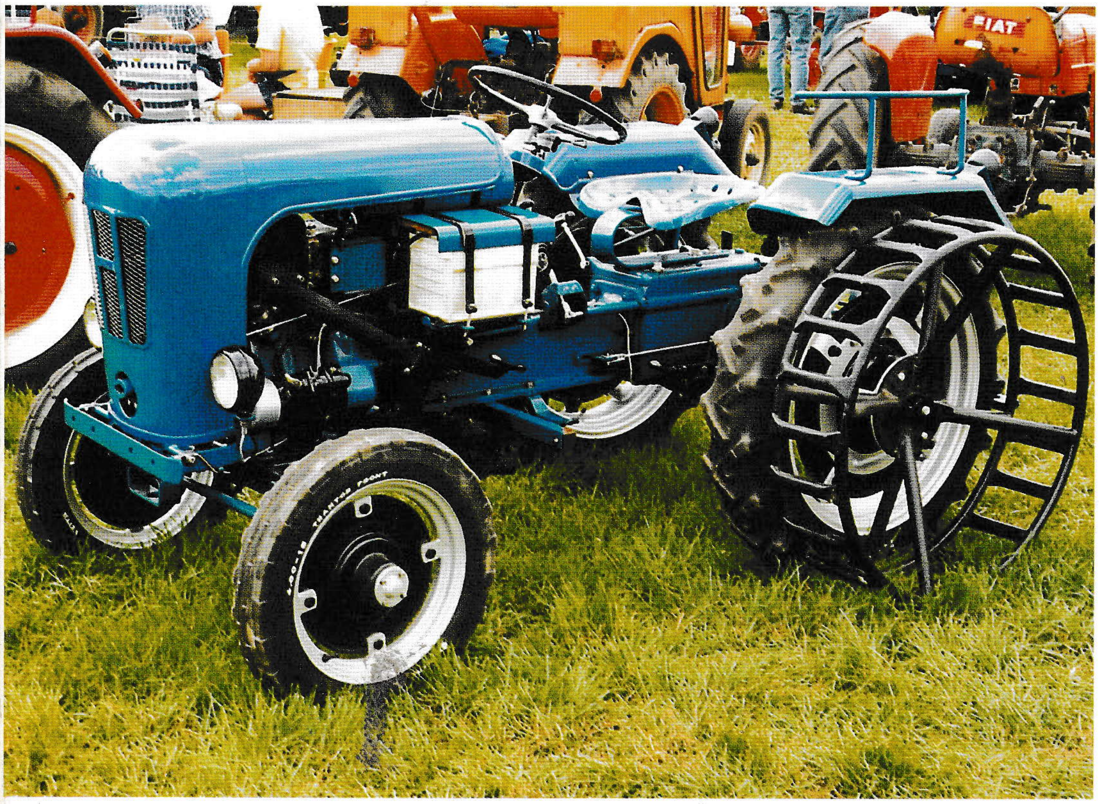
modell:	*Holder B 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*499*
gyártott darabszám:	–

Holder B 12

1957-ben a B 12-es Holder modellel a kisebb, már bevált traktor nagyobb teljesítményű, technikailag javított változata jelent meg. A motorháztető is tetszetősebb volt lekerekített formájával. Amit a B 10-ről mondtak, az ugyanúgy vonatkozik a B 12-re is. Kisüzemek számára éppen úgy megfelelt, mint ahogy a nagyobb gazdaságokban is bevált póttraktorként, s mindenütt remekül bizonyított. A képen egy 1957-es gyártású jármű szerepel.

modell:	*Holder B 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1969*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*599*
gyártott darabszám:	–





Holder B 10

A Holder kis B 10-e négy előremeneti, s eg hátrameneti sebességfokozattal, maximur 15,5 km/órás sebességgel és két erőlead tengellyel rendelkezett. A metzingeri vállala ezzel a traktorral már a gyártás első évében e érte a forgalomba helyezési statisztika 16 helyét. Ez a példány rácsos kerekekkel van e látva, amelyek csökkentették a talajnyc mást.

modell:	*Holder B 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1957*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*499*
gyártott darabszám:	–



Holder B 12

A B 12-es modell ama 670 kg-os súlyával szükségszerűen valamivel nehezebb lett. A jármű hétsebességes fogaskerekes váltóval rendelkezett, ahol az első fokozat egyben a lépésben való haladásra is szolgált. Sebessége 0,6-19,6 km/óra volt. A 7-24-es hátsó kerekekkel felszerelt traktor úgy volt tervezve, hogy egy ember is kezelhette. Tartozékai és a kiegészítő eszközök megegyeztek elődje kínálatával. Itt egy 1958-ban készített jármű látható, amely felár ellenében hidraulikus emelővel, valamint középen biztonsági kengyellel volt felszerelve.

modell:	*Holder B 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1969*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*599*
gyártott darabszám:	–

Holder A 10

A B 10-es standard kistraktor mellett létezett egy négykerék-meghajtású változat is, amely hajlított hidraulikus építési módban készült. A négykerék-meghajtás és a hajlított kormány még fordulékonyabbá és sokoldalúbbá tette a traktort. Főként nehéz terepviszonyokon volt a Holder A 10-es típusa elemében. A törpeméretű traktorról nem gondolnánk, hogy 4,5 tonnát – saját súlya mindössze 635 kg volt – tudott megmozgatni.

modell:	*Holder A 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*499*
gyártott darabszám:	–





Holder A 12

A Holder B 12-es típusával teljes mértékbe megegyezett az A 12-es hajlított kormányu modellje, amely 1957-ben készült. Hat előre meneti és három hátrameneti sebességfoko zat állt rendelkezésre, amely magába foglal egy fokozatot a lépésben való haladásra is A jármű két különböző keréknagysággal vol kapható, végsebességét pedig 14,1 km/órá nál érte el. Ezzel a speciális traktorral a Holde napjainkig sikeres maradt.

modell:	*Holder A 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1969*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*599*
gyártott darabszám:	–

Hummel – a cséplőgépektől a kisvontatókig

Hummel DT 54

Az oberbadeni Heitersheimben lévő A. Hummel mezőgazdasági gépgyár 1907 óta létezik, s cséplőgépek gyártására specializálódott, mielőtt 1952-ben elkezdték volna az egytengelyű kisvontatók gyártását. Az így szerzett tapasztalatok sokat segítettek a kisüzemnek az első DT 54-es típusú, négykerék-meghajtású traktor előállításánál. Ez egy keskeny nyomtávú traktor volt, amely először kilenc, majd később tíz LE-vel, vízhűtéses, egyhengeres, kétütemű Fichtel & Sachs-dízelmotorral rendelkezett – ezt a fajta motort használta a Holder vállalat is a B 10-es modelljénél. A váltó saját tervezésű volt, hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal. A jármű többszörösen állítható nyomtávolsággal volt ellátva, sebessége 2,3 és 15,5 km/óra között mozgott. A váltótól független két erőleadó tengely lehetővé tette a gyümölcs- és szőlőtermesztéshez szükséges eszközök felszerelését. A képen egy 10 LE-s, restaurált DT 54-es szerepel, dupla hátsó kerekekkel.



modell:	*Hummel DT 54*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*499*
gyártott darabszám:	–



Hummel DT 54

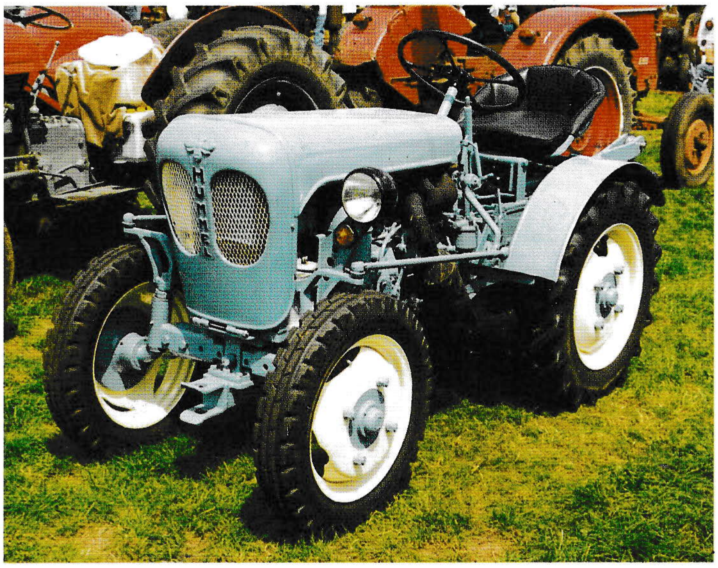
A Hummel DT 54-es típusa egy kompakt építésű kistraktor volt – itt egy 9 LE-s példány látható a gyártás első évéből –, amelyet főként azon a környékén adtak el, ahol a gyár is működött. A kisvállalat nem rendelkezett országos forgalmazási hálózattal. A szerény forgalom mégis lehetővé tette a technikai fejlődést. A kistraktor 900 kg-ot nyomott, és a munkaeszközök számára négypontos felfüggesztéssel volt ellátva.

modell:	*Hummel DT 54*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*9/6,6*
lökettérfogat (cm³):	*356*
gyártott darabszám:	–

Hummel T 20

Bár a Hummel kisvállalat volt, amelynek termelése még nagyban függött a kézi munkától, 1958-ban mégis öt különböző egytengelyű és három kéttengelyű traktort forgalmazott. Ezek nagyon szolid traktorok voltak, sokrétű művelési és felhasználási lehetőséggel. A T 20 modell – egy nagyon szolgálatkész négykerék-meghajtású kistraktor – vízhűtéses, kéthengeres, MWM típusú dízelmotorral volt felszerelve. Figyelemre méltó volt a saját gyártmányú váltó, amely tizenkét előremeneti és négy hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett. Hiába váltak be a Hummel-traktorok, a nagy vetélytársak hosszú távon nem hagytak esélyt az ilyen kis vállalatok számára. 1966-ban megszűnt a traktorgyártás a Hummelnél is. Az itt szereplő T 20-as 1962-ben készült.

modell:	*Hummel T 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1965*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1005*
gyártott darabszám:	–



IHC – egy vállalat, úton a siker felé

McCormick-Deering FG

Az International Harvester Company 1908-ban a Rajna melletti Neussban hozta létre német lerakatát. Először csak mezőgazdasági gépeket gyártottak, míg 1936-ban az F 12-es modellel megkezdődött a benzinmeghajtású traktorok gyártása. A háború után csak 1947-ben indult meg újra a traktorgyártás. Három évvel később külsőleg újra átdolgozták a félig keretes szerkezettel készült FG modellt, felszerelték hűtőráccsal és motorháztetővel, amelynek révén a motor feletti kormányoszlop és a kormányház eltűnt a fémlemez alatt. Ez volt az első olyan modell, amelybe elektromos önindítót is beépítettek. A német és az európai piacon kevéssé kedvelt vízhűtéses porlasztós motor azonban továbbra is megmaradt. Az 1830 kg nehéz, Neussban készült traktort piros fényezéssel kínálták, amely a világszerte működő IH konszern szabványszíne volt. Ez a szép FG 1950-ben készült.



modell:	*McCormick-Deering FG*
évjárat/gyárt. időszak:	*1940–1951*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2043*
gyártott darabszám:	*1543*

McCormick-Deering FG

Az FG típuson lévő a korábbi McCorm vagy Deering név – ez régen két külön szerv zet volt, amelyek teljesen azonos traktorok gyártottak eltérő típusjelöléssel – McC mick-Deering-re változott. Az FG moto még mindig benzinnel indult, és csak felm legedés után állt át dízelüzemre. A modellb négysebességes váltó volt, amely 14 k órás végsebességet tett lehetővé.

modell:	*McCormick-Deering FG*
évjárat/gyárt. időszak:	*1940–1951*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2043*
gyártott darabszám:	*1543*





Farmall dízel DF 25

1951-ben a neussi IH Művek tervezői létrehoztak egy sorozatgyártásra érett dízelmotort. A vízhűtéses, négyhengeres, örvénykamrás dízelmotort először az új DF 25-ös modellbe építették be. A motor így azonnal, benzin nélkül is indítható volt. Az 1370 kg súlyú traktor az FG típus által már ismert négysebességes váltóval rendelkezett. Ez volt a gyártó háború utáni első nagy sikere a német piacon, amely a dízelmotor révén gyorsan növelte az eladási darabszámot.

modell:	*Farmall-Diesel DF 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2043*
gyártott darabszám:	*3501*

Farmall dízel DLD 2

A vállalt vezetése azonban nem elégedett meg ezzel a sikerrel, konszern Chicagóban székelő vezetősége hozzájárult ahhoz, hc a német leányvállalat kifejlessze a saját traktormodelljét. Ez vo DLD 2, egy könnyű, 1305 kg súlyú, ötsebességes traktor. S nc a jármű méretei szerények voltak, mégis egy erős traktor v amely akár 10 tonna mozgatására is képes volt.

modell:	*Farmall-Diesel DLD 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*1103*
gyártott darabszám:	*5480*





Farmall-Diesel DED

A DED (Deutscher Einheits-Diesel, Egységes Német Dízel) modellel már 1952-ben bemutatták az IH sorozat építőszekrény-elv szerint előállított első traktorát. A járművet 1953-ig a DF 25 típussal együtt forgalmazták. A DED vízhűtéses, háromhengeres örvénykamrás dízelmotorral rendelkezett, és árban, valamint teljesítményben egyaránt középkategóriájának számított.

modell:	*Farmall dízel DED*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1953*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*8652 (a DED 3-mal együtt)*

Farmall dízel DED 3

1953-ban a DED-et a három típusból álló IH-traktorok gyártási rendszerébe integrálták. Csekély külsődleges és némi technikai változtatások után DED 3 lett belőle, amely erősebb fivérével, a DGD 4-gyel együtt a sorozat legkeresettebb modellje lett. A DED 3 először egy ötsebességes, majd egy hatsebességes váltóval rendelkezett, és mint egy univerzális traktor, pontosan megfelelt a középméretű üzemek szükségleteinek. A képen egy 1955-ben gyártott, borulás elleni kengyellel felszerelt jármű szerepel.



modell:	*Farmall-Diesel DED 3*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*8652 (DED-vel együtt)*



Farmall-Diesel DED 3

A DED 3 vízhűtéses dízelmotorja négyszeres forgattyús tengellyel volt felszerelve, súlya 1230 kg volt. A modell – akárcsak a sorozat valamennyi járműve – a tartozékok széles palettájával rendelkezett. Az erőleadó tengely a szériafelszereltséghez tartozott; a szíjtárcsa, a kasza, a tető, illetve a szabályozható, hárompontos felfüggesztéssel rendelkező hidraulika pedig felár ellenében volt rendelhető. Ez az 1955-ben készült traktor szép, eredeti állapotban van.

modell:	*Farmall-Diesel DED 3*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*8652 (DED-vel együtt)*

Farmall dízel DGD 4

A traktoroknak ezen az új sorozatán belül a második legnagyobb, de ugyanakkor a legerősebb modell a DGD 4 volt. Ez a német gyártmányú nagy dízeltraktor a felső középkategóriába tartozott, amely teljesítményét tekintve a közép illetve nagyüzemek számára egyaránt alkalmas volt első számú vontatóként. Ebben a traktorban is eleinte ötsebességes, majd később hatsebességes váltó volt. A DGD 4-es típus probléma nélkül megmozgatott akár 20 tonna terhet is.

modell:	*Farmall-Diesel DGD 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2175*
gyártott darabszám:	*8130*





Farmall-Diesel DED 3

Az International Harvester Company, mint egy olyan vállalat, amely már évek óta gyártott mezőgazdasági gépeket, mindig rendelkezett a traktorokhoz szükséges kiegészítőkkel, s így a vevők mindent egy helyen megtaláltak. Ide tartoztak a kaszáló- és kévekötő gépek, a szénaforgatók, a szénagereblyék, a silókombájnok, a burgonyaültető gépek, és az erőleadó tengellyel működő arató-cséplő gépek. Ezzel a sorozattal az IHC a német piac több mint 80%-át lefedte. A képen egy tökéletesen restaurált DED 3-as látható.

modell:	*Farmall dízel DED 3*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*8652 (DED-vel együtt)*



Farmall dízel DGD 4

Az 1370 kg-os DGD 4-es egy négyhengeres, építőszekrény-elv szerint épült motorral volt felszerelve. Ezt a felettébb sikeres típust 1956-ig közel 22 500 példányban gyártották, amely a rövid időt figyelembe véve egészen különleges eredmény volt. Itt egy 1954-ben készült, tökéletesen felújított traktor látható, amely felár ellenében vásárolt tetővel rendelkezett.

modell:	*Farmall dízel DGD 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2175*
gyártott darabszám:	*8130*

Farmall D 212 Dairy-Special

Ezzel a típusjelzéssel a Neussban lévő Művek egy különleges traktort fejleszte holland tehenészetek számára. Teljesít nye azonos volt a német modellel, azon technikailag különbözött attól. Így az tengely nem rugós volt, a jármű feliratozás eltérő volt, és az oldalkasza a szériafelsze séghez tartozott.

modell:	*Farmall D 212 Dairy-Special*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1088*
gyártott darabszám:	–



Farmall D 212

Noha a traktorok első gyártási sorozata technikailag egyáltalán nem volt még elavult, az IH tervezői máris további típusok fejlesztésén gondolkodtak. 1956-ban már öt, egymással összehangolt teljesítményű 12-30 LE-s mo-



dellt forgalmazott a vállalt. A motorburkolatot egységesen szögletesre alakították. A legkisebb jármű a D 212-es, egy 1033 kg súlyú szállítótraktor. A képen egy 1958-as, utólagosan borulás elleni kengyellel felszerelt példány látható.

modell:	*Farmall D 212*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1088*
gyártott darabszám:	*3752*



Farmall D 217

A D 212-est a D 217-es követte, mint az új IH sorozat következő modellje. Ez egy könnyű kategóriájú, de robusztus traktor volt, amely vízhűtéses, kéthengeres dízelmotorral rendelkezett. A hatsebességes váltó 1,4 és 17,9 km/órás sebességet tett lehetővé, a jármű súlya pedig 1065 kg volt. A traktor eladási számai csökkenő tendenciát mutattak, ami a D 212-es típusnál még inkább megfigyelhető volt. A piac egyre inkább a nagyobb teljesítményű traktorokat igényelte.

modell:	*Farmall D 217*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*17/12,5*
lökettérfogat (cm³):	*1217*
gyártott darabszám:	*5416*

Farmall D 320

A 20 LE-s D 320-as traktor egy ideális mér általános traktor volt, amelyet elsősorba közepes nagyságú mezőgazdasági üzem tulajdonosai vásároltak szívesen. Különös kedvező volt ennek a járműnek a telje ményhez viszonyított ára. A 20 LE-nél gyobb teljesítményű IH-traktorok egyedi tozéka volt a félautomata sebességvá amelynél a sebességet kuplungozás és k csolás nélkül, a sebesség vagy a fordu szám tartása mellett, egy kéziemelő segít gével lehetett váltani.



modell:	*Farmall D 320*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*13 298*



Farmall D 320

A D 320-as traktor a DED 3 utódja volt, amelynél azonban nagymértékben javították a váltó fokozatait. Így összesen nyolc előremeneti és két hátrameneti fokozat állt rendelkezésre a ZF-váltóban. A motor egy háromhengeres, örvénykamrás dízel volt, amely a bevált építőszekrény-elv szerint készült. A D 320-as tartozékai minden kívánságot kielégítettek. A képen egy 1957-ben gyártott, tetővel felszerelt traktor látható, amelyet különleges tartozékként szereltek fel a járműre.

modell:	*Farmall D 320*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*13 298*

Farmall D 320

A D 320-as esetében – itt egy 1956-ban gyártott példány látható, nem sorozatban gyártott tetővel – a talajtól való 390 mm-es távolság különösen megkönnyítette a növényvédelmi munkákat. Ugyanebből a célból a nyomtávolság is állítható volt. A 1308 kg-os traktor a hatodik sebességfokozatban képes volt 15 tonna teher megmozdítására.



modell:	*Farmall D 320*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1631*
gyártott darabszám:	*13 298*



Farmall D 324

A D 324-es a második legerősebb traktor volt az új Farmall-dízelsorozatban, amely jó teljesítőképességű, közepes kategóriájú járműnek számított a legkülönbözőbb követelmények és munkaterületek esetében. A piros motorháztető alatt egy vízhűtéses, örvénykamrás, háromhengeres dízelmotor működött. 1348 kg volt a súlya és hatsebességes váltóval rendelkezett, sebessége 1,4-18,8 km/óra között mozgott. Az IH sorozat legjobban eladható modellje volt.

modell:	*Farmall D 324*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1825*
gyártott darabszám:	*24 490*

Farmall D 214

A neussi IH Művek ötvenedik évfordulója jó alkalom volt arra, hogy bemutassák az eddigi standard sorozat új modelljeit. Ezek közé tartozott a D 214-es, amely a D 212-es modellt pótolta. A hatsebességes váltóval rendelkező jármű első sebességfokozata a lépésben való haladásra szolgált. A hárompontos felfüggesztéssel ellátott hidraulikus emelőt megrendelésre szerelték be az 1053 kg súlyú kistraktorba.

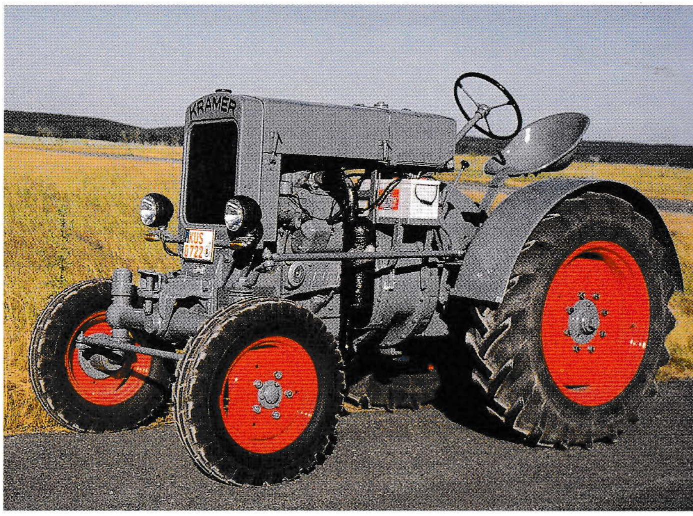
modell:	*Farmall D 214*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1962*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*1103*
gyártott darabszám:	*8046*



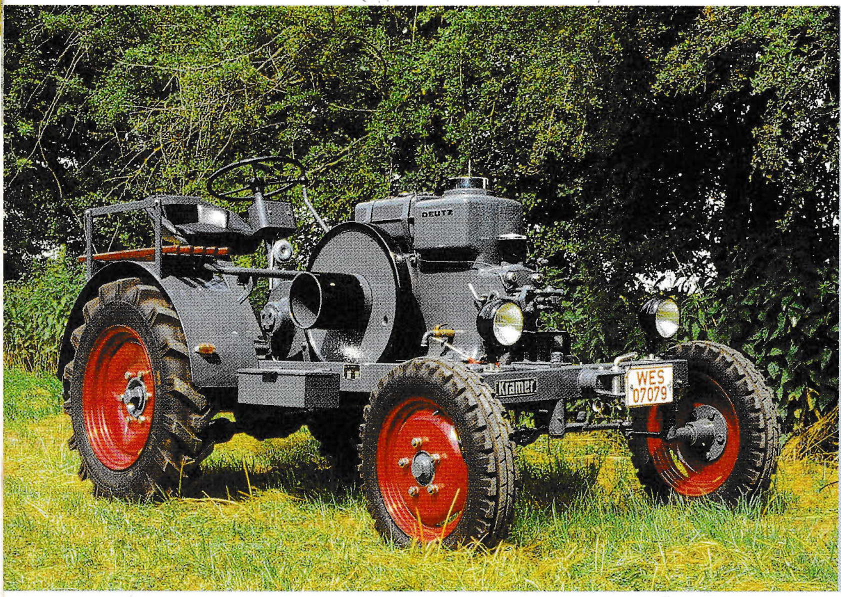
Kramer – a „mindenestől" a léghűtéses dízeltraktorig

Kramer K 28

Gutmadingenben a traktorgyártással foglalkozó Kramer testvérek a háború után csak rögtönzött formájú traktorokat tudtak gyártani. Ezek általában az éppen rendelkezésre álló anyagkészletből, illetve a régi átépített fagázos traktorokból készültek, amelyeket kis darabszámban egészen 1948-ig gyártottak. Miután a folyékony üzemanyag újból elegendő menynyiségben állt rendelkezésre, hozzáláttak ezeknek a traktoroknak dízelüzemre való átállítására. Egyidejűleg megkezdték egy új konstrukció kidolgozását is. Ez 1948 szeptemberéig tartott, amikor, három hónappal a pénzreform után, a K 28-as modellt bemutathatták. A traktorba az egyhengeres, vízhűtéses MWM típusú dízelmotort, valamint a friedrichshafeni fogaskerékgyár ötsebességes váltóját szerelték be, amely így 20,3 km/órás végsebességre volt képes. A jármű szerkezete viszonylag jó felépítésű volt, noha kinézete visszatükrözte a háború utáni első évek rögtönzéseit.



modell:	*Kramer K 28*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1950*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2860*
gyártott darabszám:	*107*



Kramer K 12

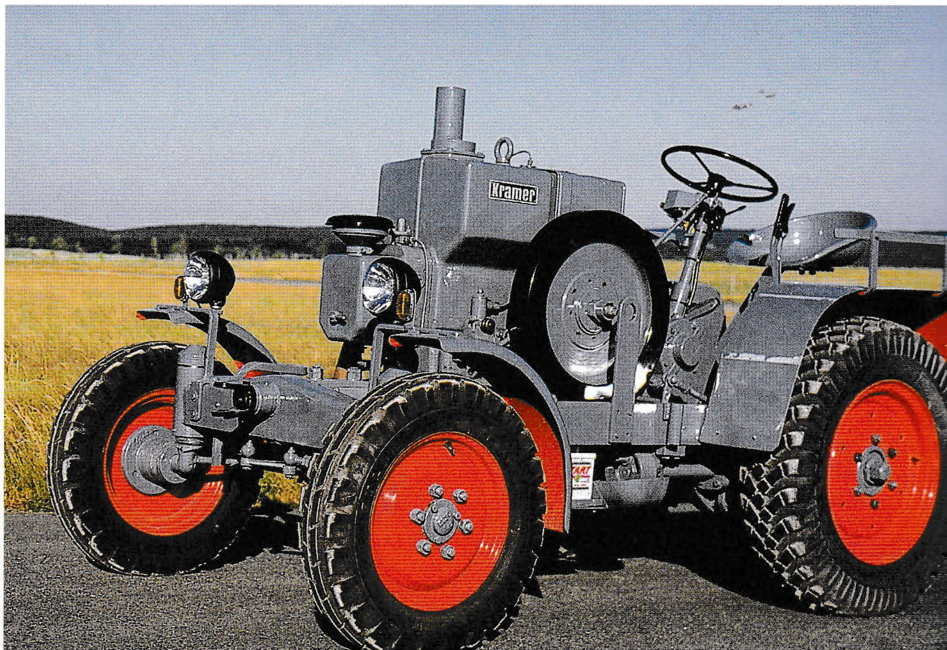
A „mindenesként" ismertté vált Kramer K 12-es mezőgazdasági tra tor jelentette – az erősebb K 18-as mellett – e vállalat gyártási program jának az alapkövét. Ez a kifejezetten egyszerű, gőzhűtéses és jutány árú kisvontató oly mértékben keresett volt, hogy szállítási határide 15 hónapot vett igénybe. A háború előtti változattal azonos modell sz les, ülésnek kialakított hátsó sárvédőkkel rendelkezett. Itt egy tökél tesen restaurált példány látható, amelyet még az 1951-es év elejé gyártottak.

modell:	*Kramer K 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1950*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1100*
gyártott darabszám:	–

Kramer K 18–20

A „mindenes" sorozat nagyobb teljesítményű modellje a K 18-as volt, amely már 1939-ben is kapható volt. Gyártását a K 12-es típushoz hasonlóan 1948 szeptemberétől kezdték újra. Az 1650 kg súlyú traktor egységes abroncssal és Güldner típusú, vízhűtéses dízelmotorral, illetve a passaui fogaskerékgyár négysebességes váltójával rendelkezett. A képen látható traktor az utolsó gyártási évben készült.

modell:	*Kramer K 18–20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1950*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1639*
gyártott darabszám:	–





Kramer K 22 Th

Az 1950-től forgalmazott K 22 Th modell egy GW 20 típusú, 22 LE-s Güldner-dízelmotorral volt felszerelve, amely már termoszifonos, illetve vízhűtéssel rendelkezett. 1950 közepétől a járműbe az új ötsebességes Kramer-váltót is beszerelték. Ennek a típusnak a vízhűtése jóval kevesebb vizet használt el, mivel a folyadék egy zárt rendszerben keringett.

modell:	*Kramer K 22 Th*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1951*
LE/kW:	*22/14,6*
lökettérfogat (cm^3):	*1639*
gyártott darabszám:	*1239*

Kramer K 12 V

1950 közepén mutatta be a Kramer Művek a K 12 V korszerűsített modelljét, amelyet a hagyományos „mindenes" név alatt forgalmaztak. A kisvontató rendelkezett gőzhűtéssel, illetve egy hátrahajtható motorháztetővel is. 3575 márkával a K 12 V kategóriájának legjutányosabb traktora volt, ezért igencsak megnőtt iránta a kereslet egy olyan időszakban, amikor az embereknek általában kevés pénzük volt. Itt egy 1951-ben gyártott jármű látható.

modell:	*Kramer K 12 V*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1952*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm^3):	*1100*
gyártott darabszám:	*555*



Kramer KA 15

Az 1955 óta gyártott Kramer KA 15 vízhűtéses traktor a már egy évvel korábban megjelent K 15-ös típuson alapult, amelytől azonban új, felezős váltója különböztette meg. A váltó a szántóföldi munkának, valamint a lépésben való haladás követelményének is megfelelt, sebességtartománya 0,58 és 19,5 km/óra között mozgott. Az egyhengeres dízelmotor a Mannheimi Motor Művektől (MWM) származott.



modell:	*Kramer KA 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1959*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm^3):	*1250*
gyártott darabszám:	*2305*



Kramer KB 12

Kifejezetten a kisebb üzemek számára készült a Kramer KB 12-es modellje, amelyet vízhűtéses, egyhengeres Güldner-dízelmotorral szereltek fel. A traktor 1100 kg súlyú volt, és saját gyártmányú hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozatú váltóval volt felszerelve. Abban az időben az ehhez hasonló méretű traktorok voltak a legkelendőbbek.

modell:	*Kramer KB 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1953*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm^3):	*810*
gyártott darabszám:	*1398*



Kramer K 15

A vízhűtéses K 15-ös Kramer-modell elemes építési módban készült, kéthengeres, négyütemű MWM típusú dízelmotorral, illetve a friedrichshafeni fogaskerékgyár ötsebességes váltójával volt felszerelve. Az ingás első tengelyű, 1045 kg súlyú jármű 19,3 km/órás végsebességgel rendelkezett. Abban az időben ez volt a legsikeresebb traktor. A képen egy szépen felújított, tetővel ellátott, 1954-es vontató szerepel.

modell:	*Kramer K 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1956*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1250*
gyártott darabszám:	*3620*

Kramer KA 110

Rövidesen megjelentek a Kramer léghűt ses motorral felszerelt traktorai is. Középj tartozott a KA 110-es kisvontató, ame léghűtéses, egyhengeres F 1 L 612-e Deutz dízelmotorral, valamint egy olyan s ját gyártmányú ötsebességes váltóval re delkezett, amelyhez a lépésben való hal dást lehetővé tevő további öt fokozat járu A 870 kg súlyú traktor nyomtávolsága áll ható volt.

modell:	*Kramer KA 110*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1958*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*763*
gyártott darabszám:	*1848*





Kramer KB 180

1956 októberétől a KB 180-as modellel bővült a Kramer típusok száma. Ez egy erős, elemes építési módban készült kisvontató volt, amelyet vízhűtéses, kéthengeres Güldner-motorral és felezős tízsebességes váltóval szereltek fel. A rendelésre kapható kaszameghajtó egy adapter segítségével szíjtárcsaként is használható volt.

modell:	*Kramer KB 180*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1305*
gyártott darabszám:	*–*

Kramer KL 11

A KL 11-es 870 kg-os súlyával a kisvontatók között kifejezetten könnyűne számított. Zöld fényezésű motorháztete alatt léghűtéses, egyhengere örvénykamrás F 1 L 612-es Deutz-dízelmotor dolgozott, amely számára friedrichshafeni fogaskerékgyár (ZF) ötsebességes váltója 2,72-19 km/órás sebességet tett lehetővé. Noha a Kramer nagyobb traktorok gya tójaként is ismert volt, a cég inkább a könnyebb modellek előállítására ko centrált. A darabszámot tekintve a KL 11 érte el a legnagyobb sikert a p acon.

modell:	*Kramer KL 11*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*763*
gyártott darabszám:	*6312*



Kramer KL 200

A KL 200-as Kramer léghűtéses, kéthengeres, 18 LE-s F 2 L 712-es Deutz-dízelmotorral rendelkezett. A járműnek a talajtól való távolsága 350 mm, súlya 1270 kg volt. I-es számú felezős Kramer-váltóval volt felszerelve, amely összesen tíz előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett.

modell:	*Kramer KL 200*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm^3):	*1700*
gyártott darabszám:	*2570*





Kramer KL 11

A piacon jól ismert vállalat számára a gyártási program fontos pillére volt a KL 11-es kisvontató. A traktor már az első három évben különösen jól alakuló eladási statisztikája világosan megmutatta, milyen nagy volt a kereslet az után a kategória után. A legtöbb ilyen traktor, a versenytársaké is, mezőgazdasági kisüzemekbe, vagy az egyéb jövedelmet kiegészítő üzemekbe került, lehetővé téve ezek számára a motorizációt. A képen látható traktor 1955-ben készült.

modell:	*Kramer KL 11*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm^3):	*763*
gyártott darabszám:	*6312*

Kramer KA 250

A 25 LE-s KA 250-es Kramer-traktor már a középnehéz járművek kategóriájába tartozott. Vízhűtéses, kéthengeres, örvénykamrás, Güldner 2 BN típusú dízelmotor hajtotta, és egy II-es számú Kramer-váltóval rendelkezett, amely összesen tíz előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal volt ellátva. A jármű súlya 1520 kg volt. Rendelésre motoros erőleadó tengellyel is felszerelték.

modell:	*Kramer KA 250*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1958*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm^3):	*1840*
gyártott darabszám:	–





Kramer KL 130

A KL 130-as kisvontató 1958 augusztusában váltotta fel a KL 12-es modellt. Ebben a traktorban egy léghűtéses, egyhengeres, örvénykamrás, F 1 L 712-es Deutz-dízelmotor dolgozott. A következő modell megjelenéséig eltelt tíz hónap alatt 1450 darabot tudtak ebből a modellből eladni. Ez mutatja, hogy a gyártó mennyire jól bevezette járműveit ebben a kategóriában.

modell:	*Kramer KL 130*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1959*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm^3):	*850*
gyártott darabszám:	*1450*

Kramer KA 330

A KA 330-as modell volt a nagy teljesítményű traktorok kategóriájában a vállalat legfontosabb gyártmánya, még ha az eladási statisztika nem is volt túlságosan kedvező. A jármű súlya beépített erőleadó tengellyel 1580 kg volt, amihez egy Fichtel & Sachs típusú dupla kuplung kapcsolódott. 1958-tól az F 3 L 712-es korszerűsített Deutz-motorral felszerelt KLD 330-as modell lépett a helyére. Ez a KA 330-as modell 1957-ben készült.





modell:	*Kramer KA 330*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1958*
LE/kW:	*33/24,2*
lökettérfogat (cm³):	*2280*
gyártott darabszám:	*352*

Kramer KA 330

Az erős KA 330-as folytatta az 1951-ben gyártott azonos erejű K 33-as hagyományát, léghűtéses, háromhengeres, F 3 L 612-es Deutz-dízelmotorjával. A csekély darabszámban épített K 45-ös traktor kivételével ez volt az 1950-es évek legerősebb traktora. A súlyos vontató egy II-es számú Kramer-váltóval rendelkezett, amely tíz előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal volt ellátva, és 0,57-19,6 km/órás sebességet tett lehetővé. Az erőleadó tengely mellett rendelésre motoros erőleadó tengellyel, valamint Kramer-Bosch típusú hárompontos hi raulikával is felszerelték, amely 1100 k vontatásra volt képes. Ez az 1957-be gyártott traktor tetővel és oldalt Binger pusú kötélhúzó szerkezettel rendelkeze

modell:	*Kramer KA 330*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1958*
LE/kW:	*33/24,2*
lökettérfogat (cm³):	*2280*
gyártott darabszám:	*352*

Kramer Pionier S

1958 és 1959 között korszerűsítették a Kramer-vontatók külsejét. Így már modern motorháztető fedte be a motort. A kényelmes, forgatható üléssel a vezető számára is előnyös megoldást találtak. A Pionier S elnevezésű kisvontató számára a Kramer egy teljesen újszerű, lépésben való haladást is megengedő, ötsebességes váltót hozott létre. Ez a jármű is léghűtéses, egyhengeres Deutz-dízelmotorral volt felszerelve.

modell:	*Kramer Pionier S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*763*
gyártott darabszám:	*971*





Kramer KL 200

1960 áprilisától volt kapható a népszerű K 200-as típus, amely új, előrehajtható motorháztetővel rendelkezett. A jármű e viekben azonos volt elődjeivel, noha léghűtéses, kéthengeres, négyütemű F L 712-es Deutz-dízelmotorral szerelté fel. A korábban csak rendelhető Kramer váltó most már a szériafelszereltséghez tartozott. Az 1150 kg-os traktor rugós felfüggesztésű merev tengellyel, illetve kerekenkénti rugózással rendelkezett.

modell:	*Kramer KL 200*
évjárat/gyárt. időszak:	*1960–1961*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1700*
gyártott darabszám:	*–*

Lanz – egy óriás bukása

Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A Heinrich Lanz vállalat, amely a háború előtt a német piac korlátlan ura volt, sem úszta meg veszteségek nélkül a háborút. A mannheimi gyár romokban hevert, az újrakezdés pedig nagyon nehezen indult. Ehhez járult egy további lényeges probléma: az 1921 óta szinte változatlan égőteres motornak sürgősen utódra volt szüksége. Az idő és a fejlődés nem állt meg, és a Deutz, valamint a Hanomag modern dízeltraktorjai komoly vetélytársat jelentettek a Lanz számára. A konkurencia motorjai jobban kezelhetőek voltak és jobban is működtek, amivel az egyszerűbb égőteres motor már szerkezetileg sem tudott lépést tartani.

Sajnos a vállalat vezetősége nem értette meg az idő szavát, és nem rendelkezett az új technikai igényeknek megfelelő gyártási programmal. Továbbra is az egyhengeres égőteres motort alkalmazták, amelyet a következő években ugyan javítani és korszerűsíteni akartak, alapjaiban azonban a régi maradt. A Lanz helyzete egyre nehezedett, mivel egyre kevesebb olyan munka akadt a mező- és erdőgazdaságban, illetve a szállítmányozásban, amelyekben a Lanz-Bulldog bizonyíthatott volna. Mindenhol vetélytársakra talált, amelyek ugyanolyanok vagy akár jobbak is voltak.

Néhány évig tartott, mire megindult az új program sorozatgyártása. Addig azonban a Lanznak azokkal a típusokkal kellett újrakezdenie, amelyeket már a háború előtt is gyártott, azaz a klasszikus égőteres gépekkel. Közülük a 35 LE-s D 8506-os mezőgazdasági Bulldog bizonyult a legsikeresebbnek. Az első, nyilvánvalóan maradék alkatrészekből előállított háború utáni példányokat 1946 decemberétől gyártották. Az itt látható jármű 1951-ben készült.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1955*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*több mint 2581*





Lanz-Bulldog D 7506, Baureihe HN 3

A középnehéz D 7506-os mezőgazdasági Bulldog az első típusok közé tartozott, amelyeket a háború utáni Németországban gyártottak. A pénzreform után a gyártás sokáig csak rögtönzött keretekben történt; csak 1950-től lehet újra sorozatgyártásról beszélni. A D 7506-os vaskerekes kivitelben is kapható volt. A forgalom jól ment, háború után majdnem 10 000 példányt adtak el. Ezek a járművek mindaddig forgalmazásra kerültek, míg meg nem jelentek a már korszerűsített féldízel modellek. Itt egy légtömlős, 1950-es jármű látható, tető alakú sárvédőkkel.

modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*9501 (1951-ig)*



Lanz-Bulldog D 7506, gyártási sorozat HN 3

A 25 LE-s mezőgazdasági Bulldog típusjelzése alatt – eléggé zavaró módon –, 1939-től egy multifunkcionális Lanz-Bulldogot is forgalmaztak, amely 9-42-es hátsó kerekekkel volt felszerelve. Ezt a járművet 1950-től újra gyártani kezdték. A főleg kapásnövények gondozására és földművelésre alkalmas traktor talajtól való távolsága 470 mm volt. A 2150 kg-os modellt elektromos önindítóval, majd 1951-től 12 voltos berendezéssel látták el.

modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 3506, gyártási sorozat HN 5

1949 végén a Heinrich Lanz AG termékskáláján megjelent a 20 LE-s D 3506-os multifunkcionális Bulldog. Ezt a járművet növényvédelemre, a soros művelésű földeken gyomnövények és a kártevők semlegesítésére gyártották. Éppen ezért a D 3506-os állítható nyomtávolságú első és hátsó kerekekkel rendelkezett. Az új, szögletes sárvédő a szériafelszereltséghez tartozott.

modell:	*Lanz-Bulldog D 3506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1952*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–





Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A Lanz középnehéz 35 LE-s mezőgazdasági Bulldogja a háború utáni program legfontosabb típusai közé tartozott. Darabszámban azonban nem érték el a háború előtti óriási eladási számokat. A gépek felszerelését tekintve jókora különbségek voltak, főleg a különleges kiegészítők terén. A képen egy 1950-ben gyártott példány szerepel, egyenes állólemezzel, amely a hátsó kerekektől választotta el a vezető ülését.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1955*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10338*
gyártott darabszám:	*több mint 2581*

Lanz-Bulldog D 7506, gyártási sorozat HN 3

Az első multifunkcionális Bulldogok még a régi, kerek hátsó sárvédőkkel voltak felszerelve, amelyeket azonban rövidesen felváltott a tető alakú változat. Ez a modell könyökös tengellyel, valamint erőleadó tengellyel rendelkezett. A tartozékokhoz tartozott továbbá a szélvédő, a tető, a négypontos felfüggesztésű hidraulikus emelő, a kaszatartó és a kapaszkodó kerekek. Ez a tetővel felszerelt, felújított jármű 1950-ben készült.



modell:	*Lanz-Bulldog D 7506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A kiviteltől függően, körülbelül 3650 kg sú lyú D 8506-os típus a sorozatgyártásba 12,75-28-as hátsó kerekekkel rendelkezet A jármű hatsebességes gömbváltóval vo felszerelve, amely 17,7 km/órás végsebes séget tett lehetővé. Az erőleadó tengely szériafelszereltséghez tartozott, de szélvédőt, a tetőt és a sárvédőt külön ke lett rendelni. A képen egy 1949-ben készü D 8506-os mezőgazdasági Bulldog láthat szélvédővel és egyenes állólemezekkel e látva.



modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1955*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*több mint 2581*



Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

Itt egy szépen felújított D 8506-os mezőgazdasági Bulldog látható, kerek hátsó sárvédőkkel, ami azt is mutatja, hogy milyen különbözőek is voltak az egyes gépek. Az első tengely rugó nélküli villás tengelyként volt kiképezve. A kezdeti 6 voltos berendezést gyorsan 12 voltosra cserélték ki. 1950-ben az alapmodell ára 10 800 márka volt.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1955*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm3):	*10 338*
gyártott darabszám:	*több mint 2581*

Lanz-Bulldog D 9506, gyártási sorozat HR 8

A Lanz háború utáni forgalma szempontjából a 45 LE-s D 9506-os mezőgazdasági Bulldog még fontosabb volt, mint a 35 LE-s Bulldog. Állítólag már 1945-ben 16 példány készült el a 90%-ig lerombolt gyárban. Ez a tízliteres Bulldog hat előremeneti és két hátrameneti fokozatú gömbváltóval rendelkezett. Itt egy 1950-ben gyártott jármű látható.



modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*3817 (1951-ig)*



Lanz-Bulldog D 8506, gyártási sorozat HR 7

A fénykép egy jól felszerelt, 1949-es D 8506-os Bulldogot ábrázol. A kerek hátsó sárvédők mellett az első kerekeket is felszerelték sárvédőkkel. Ezenkívül rugós első tengellyel rendelkezett. A szélvédő, a szilárd tető, a dupla ülésspad és a vontatást jelző háromszög további ismertetőjele ennek a tökéletesen restaurált, szállító Bulldoghoz hasonló járműnek.

modell:	*Lanz-Bulldog D 8506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1955*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*több mint 2581*

Lanz-Bulldog D 9506, gyártási sorozat HR 8

A D 9506-os szintén rugó nélküli első villás tengellyel és egy gyárilag felszerelt erőleadó tengellyel rendelkezett. Kiviteltől függően súlya körülbelül 3300 kg, maximális vonóereje pedig 2700 kg volt. A képen egy 1949-es, szélvédővel és ablaktörlővel felszerelt jármű látható. 1950-ben az új alapmodell ára 11 500 márka volt.



modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*3817 (1951-ig)*

Lanz-Bulldog D 9506, gyártási sorozat HR 8

Az erős D 9506-os főleg a nagyobb gazdaságok nehéz mezőgazdasági és ekézési munkáinak elvégzésére volt alkalmas. Robusztus és igénytelen, azonban könnyen kezelhető és egyszerűen karban tartható volt. 1275-28-as nagyságú hátsó kereke azonos volt a 35 LE-s Bulldogéval. A képen látható szélvédővel, tetővel és utólag első sárvédővel felszerelt jármű, az alapkivitelnél jóval több, a D 9532-es Bulldoghoz hasonló tartozékkal rendelkezik.

modell:	*Lanz-Bulldog D 9506*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*3817 (1951-ig)*



Lanz D 1706, gyártási sorozat HE

A Lanz új, Bulldog sorozatának középnyomású motorja – féldízelként jooban ismert – egy szelep nélküli, kétütemű motor volt önindítóval. A traktort benzinnel indították, majd felmelegedés után átváltott dízelre. Ellentétben a régi égőteres motorokkal, e sorozat járműveinél kevésbé volt zajos a kipufogó, és a motor járása is egyenletesebb lett. Ez az 1955-ben készült traktor tetővel is fel volt szerelve.

modell:	*Lanz D 1706*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*17/12,5*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	*7328*





Lanz D 1706, gyártási sorozat HE

Az új középnyomású motor megőrizte mindazokat a sajátos előnyöket, amelyekkel az égőteres motor is büszkélkedhetett. Így továbbra is használni lehetett olcsó és csekély értékű, valamint selejtes olajokat. A motor robusztus, hosszú életű, egyszerűen kezelhető és ugyanolyan gazdaságos volt, mint egy dízelmotor. A keskeny építési mód mellett az új traktorok kerek, új formájú Lanz-táblával, fogaskerékkel és kalászkoszorúval is fel voltak szerelve. A képen egy szépen felújított, oldalkaszás, 1954-es jármű látható.

modell:	*Lanz D 1706*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*17/12,5*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	*7328*



Lanz D 1906, gyártási sorozat HE

A Lanz D 1906-os típusa egy átmeneti modell volt az akkoriban már nagyon várt dízelmotorok előtt, amelyet már többnyire új, kerek formájú motorháztetővel szereltek fel. Rövid időre leváltotta a D 1706-os típust, amelytől valamivel nagyobb teljesítményében különbözött. A képen látható járműhöz hasonlóan valószínűleg több 19 LE-s modell rendelkezett még a D 1706-os keskeny motorháztetejével.

modell:	*Lanz D 1906*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955*
LE/kW:	*19/13,9*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	*600*

Lanz D 2206, gyártási sorozat HE

A szinte a D 1706-os típussal egy időben bemutatott erősebb D 2206-os modell esetén az égőtér nélkülözhetővé vált. A traktor külseje majdnem teljesen azonos volt a 17 LE-s Bulldogéval, és mindkét járműre jellemző volt a jobb oldalon elhelyezett kormány. A D 2206-os 1270 kg-ot nyomott, és hatsebességes gömbváltójának köszönhetően elérte a 20 km/órás sebességet is.

modell:	*Lanz D 2206*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	*6298*



anz D 3606, gyártási sorozat HN

53-tól a Lanz kibővítette féldízeles traktor-ártását egy erős 36 LE-s modellel, amellyel evált, technikailag azonban elavult 35 LE-s 8506 égőteres Bulldog helyettesítette. ármű 19,2 km/órás sebességre képes hat-bességes váltóval rendelkezett, súlya 90 kg volt. A beépített teherfüggő fordulat-abályozó teljes vonóerő esetén is lehetővé tte a lépésben való haladást. A vonóerő el-sebességfokozatban 30 tonna megmozdí-sára is képes volt.

odell:	*Lanz D 3606*
járat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
/kW:	*36/26,4*
kettérfogat (cm³):	*3711*
ártott darabszám:	*3340*





anz D 3606, gyártási sorozat HN

D 3606-os Lanz a kisebb D 2806-os tovább-lesztett változata volt, amelyre külsőleg is gyon hasonlított. Szerkezetileg mindkét odell mezőgazdasági Bulldognak készült, lott a D 3606-os nagy súlya ellenére töké-tesen megfelelt földművelési és növény-ondozási munkákra is, noha inkább vontató-k tűnt. A szériafelszereltséghez tartozott a erekenkénti rugós első lengőtengely, az őleadó tengely és a 13-30-as méretű hátsó erekek. Igény szerint 11-38-as kerekeket is szereltek, és hasonlóan a D 2806-os típus-oz, egy hidraulikus emelőszerkezetet is, nely három- vagy négypontos rendszer apján működött. A további kiegészítők, int a tető és a szélvédő, inkább a kisebb mo-llek esetében kerültek felszerelésre.

odell:	*Lanz D 3606*
járat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
/kW:	*36/26,4*
kettérfogat (cm³):	*3711*
ártott darabszám:	*3340*

Lanz D 3206, gyártási sorozat HN

A féldízel D 3206-os modell a D 2806-os és a D 3606-os közötti űrt töltötte ki. A fordulatszám növelésével alakult ki a D 2806-os típusból, azonban csak rövid ideig volt az eladási program része, gyártási darabszáma is csekély maradt. Súlya 2270 kg volt, a kötelező hatsebességes váltóval és 11-38-as hátsó kerekekkel rendelkezett. Kérésre 9-42-es küllős kerekekkel is kapható volt. Ez a tetővel ellátott Bulldog 1956-ból származik.

modell:	*Lanz D 3206*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1956*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*3711*
gyártott darabszám:	–

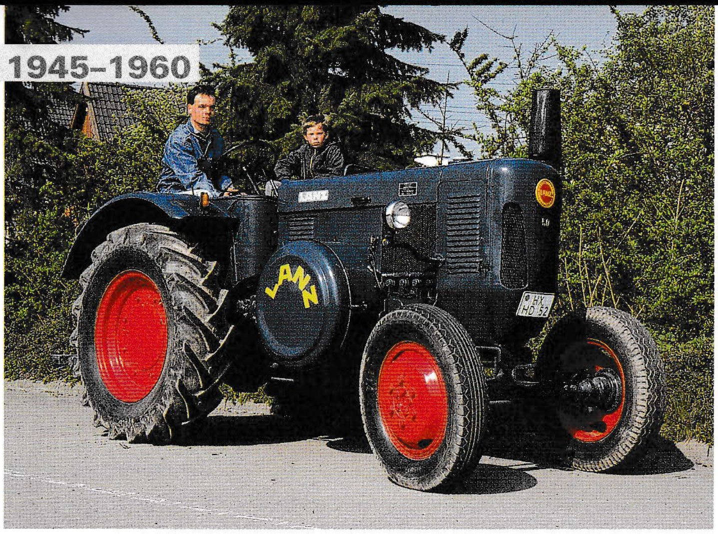




Lanz D 5006 A, gyártási sorozat HR

Az 1950-es évek közepén fontos feladatot jelentett az égőteres Bulldogok féldízel gépekké történő átépítése. Az eljárás költségkímélés céljából történt, mivel az égőteres Bulldog átépítése jóval gazdaságosabb volt, mint egy új traktor kifejlesztése. Az átépítés szempontjából az 1935-től az égőteres korszak végéig terjedő időszak minden modellje számításba jött. Ennek során nagyon különböző traktorok jöttek létre, amelyek között egyedi darabok is voltak. Az átépítés után a D 9506-os típusból jött létre a 45 LE-s D 5006 A modell, amelybe a D 5006-os típus középnyomású motorját szerelték be.

modell:	*Lanz D 5006 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*7372*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 5006, gyártási sorozat HR

A D 5006-os féldízel Lanz először 1955-ben jelent meg, és a kifutó, égőteres motorú D 9506-os modellt pótolta. A motor maximális teljesítményét 650/perc fordulatszámon érte el. A 3230 kg súlyú vontató elöl rugózás nélküli villás tengellyel és szériában erőleadó tengellyel rendelkezett. Mérete ellenére a könnyebb szántóföldi feladatokra éppúgy megfelelt, mint a földeken vagy a szállítmányozásban végzett nehéz munkákra.

modell:	*Lanz D 5006*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*7372*
gyártott darabszám:	–

Lanz D 5006, gyártási sorozat HR

A nehéz D 5006-os Lanz féldízel Bulldoggal a nagyobb teljesít ményű kategóriában egy korszerűsített, modernebb jármű állt vevők rendelkezésre. Ebben a kategóriában a Lanz mindig is be bizonyította erősségét. Mivel 1955-ig a vállalat sem a mezőgaz dasági, sem pedig a közúti vagy az égőteres gyors Bulldog pótlá sáról nem gondoskodott, azoknak a vevőknek is fogytán volt má a türelme, akik eddig még nem pártoltak át a konkurenciához. Ez a Bulldogot mindenhol használni lehetett, ahol nagy teljesítmény re és vonóerőre volt szükség. A képen egy szélvédővel és tető vel felszerelt, 1956-os jármű látható.

modell:	*Lanz D 5006*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*7372*
gyártott darabszám:	–





Lanz D 5016, Baureihe HR

A D 5006-os típussal azonos évben jelent meg a D 5016-os, amely szintén a Lanz féldízel modelljeihez tartozott, s az alapmodelltől eltérően szériában alkalmas volt lépésben való haladásra, s kétkuplungos motoros erőleadó tengellyel rendelkezett. A motoros erőleadó tengely a váltóhoz kapcsolódott, s középen helyezkedett el. Ennek a változatnak a hatsebességes váltója három, a lépésben való haladást lehetővé tévő fokozattal és három hátrameneti sebességfokozattal volt ellátva, amelyek 1,2-18,4 km/órás sebességet tettek lehetővé. Ez a szépen felújított D 5016-os modell 1959-ben készült.

modell:	*Lanz D 5016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1962*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*7372*
gyártott darabszám:	–

Lanz D 6007, Baureihe HR

Még erősebb és így a legnagyobb terhelésre is alkalmas volt az 50 LE-s féldízellel egy időben bemutatott D 6006-os 60 LE-s típus. Ennek átalakított változata volt a D 6007-es közúti Bulldog, amely a túlnyomórészt közutakon végzett vontatások miatt sűrített levegőjű fékberendezéssel volt felszerelve. A legendás 55 LE-s gyors Bulldog utóda volt, amelynek gyártását egy évvel korábban beszüntették. A körülbelül 3800 kg súlyú jármű hatsebességes váltójával maximum 30 km/órás végsebességet ért el, s rendelésre automatikus kuplunggal, hidraulikus emelővel, erőleadó tengellyel, szíjtárcsával, csörlővel és za vezetőfülkével is felszerelték. Az itt látha nyitott, Hollandiában megtalálható trakt 1958-ban készült.

modell:	*Lanz D 6007*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm³):	*7372*
gyártott darabszám:	–



anz D 6016, gyártási sorozat HR

éldízel D 6016-os Bulldog a többi változattal együtt a erősebb és legnehezebb Németországban gyártott ldog modell volt. Ahogy az a Lanz vállalatnál már gszokott volt, ennél a típusnál is kevesebb lóerőt ntették fel, ugyanis a teszteredmények szerint a motartós teljesítménye 66,1 LE. A rövid távú maximá teljesítmény még magasabb értékeket mutatha! 3920 kg-os súlyával 3615 kg megmozdítására volt pes, s így a legnehezebb munkákra is alkalmas volt. D 6016-os modell – itt egy 1957-es jármű látható – hám (lépésben való haladást lehetővé tévő) kiegészítő bességfokozattal is fel volt szerelve.

odell:	*Lanz D 6016*
járat/gyárt. időszak:	*1955–1962*
E/kW:	*60/43,9*
kettérfogat (cm³):	*7372*
ártott darabszám:	–





anz D 6016, gyártási sorozat HR

nagy súlyú D 6016-os Lanz féldízel, amelyet ólag a lépésben való haladást lehetővé vő sebességváltóval is felszereltek, nagyon krétű munkagép volt. Soros művelés esen vetési és növényvédelmi munkákra, a gnehezebb erdészeti munkákra, amennyin csörlővel is fel volt szerelve, ezenkívül peg bármilyen szállítási feladatok elvégzésére kalmas volt. A lépésben való haladáshoz üükséges sebességváltót – a D 5016-oshoz asonlóan – gyárilag erőleadó tengellyel és pla kuplunggal is felszerelték. A járművek nyira népszerűek voltak, és a kereslet iránk olyan nagy volt, hogy a gyártást egészen 962-ig folytatták – jóval a John Deere-korzak kezdete után. Itt egy zöld, John Deereínű, rugós első tengellyel rendelkező traktor ható.

odell:	*Lanz D 6016*
járat/gyárt. időszak:	*1955–1962*
E/kW:	*60/43,9*
kettérfogat (cm³):	*7372*
ártott darabszám:	–

Lanz D 1616, gyártási sorozat HE

1955 májusában a müncheni Német Mezőgazdasági Kiállításon fedték fel a mannheimi Lanz Művek utolsó fejlesztésének titkát, amikor bemutatták az új dízelmotoros traktort. Ez nagyon modern tervezésű traktor volt, amelynek motorja egyesítette az egyhengeres építés előnyeit a modern dízeltechnikával. A legkisebb modell a D 1616-os típus volt, amely oldalkaszájával a mezei munkák elvégzését is lehetővé tette. A képen az első gyártási sorozat szépen felújított járműve látható, egyszerű rugós első tengellyel felszerelve.



modell:	*Lanz D 1616*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1957*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 1616, gyártási sorozat HE

Már a kis D 1616-os típust is felszerelték fokozatszabályozóval, ami arra szolgált, hogy a gázpedál állásától függetlenül, 850 és 1100/perc fordulatszámon a teljes 16 LE rendelkezésre álljon. A traktor súlya 1260 kg, maximális vonóereje 1578 kg volt, ami egy ekkora vontatótól figyelemre méltó teljesítmény. Váltója hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett. Kérésre kapható volt a hárompontos rendszer alapján működő Lanz-blokkhidraulika, valamint szíjtárcsa és kasza, míg az erőleadó tengely a szériafelszereltséghez tartozott. Itt egy 1957-ben készült, tetővel felszerelt jármű látható.

modell:	*Lanz D 1616*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1957*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 1616, gyártási sorozat HE

1956. október 1-jén a John Deere Company megvette a nehézségekkel küzdő Lanz Művek részvényeinek többségét. Ennek nyomán 1958 szeptemberétől a Bulldogok már zöld-sárga színekben kerültek ki a gyárból. 1960 januárjában a cégnév John Deere-Lanzra változott, amit az utolsóként gyártott járműveken fel is tüntettek. Itt is egy ilyen, az utolsó gyártási évből származó, D 1616-os John Deere-Lanz látható. 1957-től a modell szériatartozéka volt a háromfokozatú váltó a lépésben való haladáshoz, és a kerekenkénti rugózás.

modell:	*Lanz D 1616*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	*5402*

Lanz D 2016, gyártási sorozat HE

Az új Lanz dízelprogram négy építőszekré elv szerint készült modelljéhez tartozot főleg középnagyságú üzemek szám használható D 2016-os típus is. A kisebb 1616-os típussal ellentétben az állvány első tengely már a gyártás kezdetétől ke kenkénti rugózású volt; a lépésben való ladást szolgáló három kiegészítő foko csak 1957-től állt rendelkezésre. Ugyan ban az időben már a motoros erőleadó t gely is szerepelt a tartozékok között. A 20 os súlya 1400 kg volt, és maximum 1829 teher vontatására volt képes. A képen első gyártási évből származó jármű láth

modell:	*Lanz D 2016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	–





Lanz D 2016, gyártási sorozat HE

Ez a középnehéz traktor 950/perc fordulatszámon érte el teljesítményét, és szériában erőleadó tengellyel, rendelésre pedig szíjtárcsával, hárompontos felfüggesztésű Lanz blokk-hidraulikával, kaszával, szélvédővel, tetővel, kapaszkodókerekekkel, valamint alul elvezetett kipufogóval szerelték fel. A szériafelszereléshez tartozott a 7-36-os hátsó kerék, ami azonban igény szerint 8-32-es és 10-28-as méretben is rendelhető volt. Az 1956-ban gyártott jármű borulás elleni kengyellel és standard abronccsal rendelkezett.

modell:	*Lanz D 2016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	–

Lanz D 2016, gyártási sorozat HE

A D 2016-os típust is felszerelték terheléstől függő fordulatszabályozóval, hogy mindegyik gázfokozatnál a legnagyobb motorteljesítmény álljon rendelkezésre. A földművelési munkák elvégzésére a nyomtávolság elöl és hátul egyaránt állítható volt. A beépített hatsebességes váltó 3,2-18,2 km/órás sebességet tett lehetővé. A D 2016-os egy gazdaságos és meglepően nyugodtan járó motorral rendelkező Bulldog volt, amelynek ára teljesítményéhez képest elfogadható volt.



modell:	*Lanz D 2016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 2016, gyártási sorozat I

A D 2016-ost is – mint valamennyi Lanz-dogot – 1960 januárjától az új John De Lanz felirattal látták el, miután már szeptemberétől bevezették a zöld-sárg nyezést. A D 1616-os és a D 2016-os n rikusan egymással azonosak volt, mi teljesítménykülönbség a fordulatszám befecskendezés mennyiségén kere szabályozható volt. A képen egy 1960 gyártott traktor látható.

modell:	*Lanz D 2016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2256*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 2416, gyártási sorozat HE

A második legnagyobb modell, a D 2416-os dízel egy erős, 1992 kg vonóerővel rendelkező, 1490 kg súlyú traktor volt. Nagyobb lökettérfogatú motorral rendelkezett, amely maximális teljesítményét 1050/perc fordulatszámon érte el. Ezt a modellt is felszerelték rugós kerekenkénti állványos első tengellyel, szériában erőleadó tengellyel és 10-28-as hátsó kerekekkel. A képen egy 1956-ban gyártott, borulás elleni kengyellel felszerelt jármű látható.

modell: *Lanz D 2416*
évjárat/gyárt. időszak: *1955–1960*
LE/kW: *24/17,6*
lökettérfogat (cm³): *2617*
gyártott darabszám: –

Lanz D 2416, Baureihe HE

A D 2416 színét is megváltoztatták kék-pirosról zöld-sárgára, valamint a Mannheimban bekövetkezett vezetőségi váltás miatt a cégtáblát is. Ez az 1960-ban készült D 2416-os tetővel ellátott traktor volt az utolsó John Deere felirattal forgalmazott jármű. A kissé elavult Bulldogok gyártását a nagy kereslet ellenére 1960-ban végleg leállították.

modell: *Lanz D 2416*
évjárat/gyárt. időszak: *1955–1960*
LE/kW: *24/17,6*
lökettérfogat (cm³): *2617*
gyártott darabszám: –





Lanz D 2816, gyártási sorozat HE

A D 2816-os típus 1100/perc fordulatszámon elért 28 LE-vel a Lanz dízel sorozat legerősebb modellje volt. Az új dízelek a műszerfalon található elektromos előizzítóval indultak be, és már nem volt szükségük benzinre, mint a féldízel modelleknek. A D 2816 pontosan 19,87 km/óra sebességet ért el, súlya 1631 kg volt, és maximum 2040 kg-os vonóerővel rendelkezett. Szériafelszerelésben 10-28-as gumikkal rendelkezett, akárcsak a D 2416-os típus, ami miatt nehéz volt megkülönböztetni őket. Ez a példány 1955-ből származik.

modell: *Lanz D 2816*
évjárat/gyárt. időszak: *1955–1960*
LE/kW: *28/20,5*
lökettérfogat (cm³): *2617*
gyártott darabszám: –



Lanz D 2816, gyártási sorozat HE

1957-től a Lanz D 2816-as vízhűtéses, egyhengeres, kétütemű dízelmotoros modelljét is gyárilag felszerelték három – a lépésben való haladást lehetővé tévő – fokozattal, illetve választhatóan motoros erőleadó tengellyel és dupla kuplunggal. A 10-28-as standard kerék mellett 8-36-os és 11-28-as hátsó kerékkel és alul vezetett kipufogóval is kapható volt. Itt egy 1958-ban gyártott traktor látható.

modell:	*Lanz D 2816*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2617*
gyártott darabszám:	–

Lanz D 2816, gyártási sorozat HE

Az építőszekrény-elv szerint készült Lanz-dízeltraktorokban volt valami közös: nagyon szép formájú vontatók voltak, és előre nyíló, lekerekített motorháztetejükkel a sorozat egységes benyomást keltett. A motorok sok alkotórészükben hasonlítottak a korábbi féldízelekhez, és természetesen az egyhengeres rendszer is ugyanaz volt. Itt látható még egyszer a sorozat csúcsmodellje, a D 2816-os, tetővel és 8-36-os különleges abronccsal.



modell:	*Lanz D 2816*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2617*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 2816, gyártási sorozat HE

Ez az 1960-ban gyártott 2816-os dízel Bulldog a gyártás utolsó évéből származik, és már zöld-sárga fényezéssel látták el. Ezek a traktorok szépek és könnyen kezelhetők voltak, újszerű – a működésének elavult elvétől eltekintve – technikával rendelkeztek. A sorozat 17,22 és 28 LE-s motorokkal váltotta fel a féldízeleket. A nehéz féldízel D 5016-os és D 6016-os modelleket változatlanul tovább gyártották.

modell:	*Lanz D 2816*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1960*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2617*
gyártott darabszám:	–

Lanz D 2402, gyártási sorozat HE

Ez a dízel Bulldog, akárcsak a D 2416-os, keskeny nyomtávolságú volt, amely különösen alkalmassá tette a szőlő-, komló- és gyümölcstermesztéshez kapcsolódó munkák végzésére. A talajtól való alacsony távolsága miatt kedvező súlyponttal rendelkezett, amely a dombos területeken nagy biztonságot jelentett a D 2402-es számára. Nyomtávolsága 815 és 1250 mm között volt állítható, ami a szántóföldi munkára is alkalmassá tette. Ezt a traktort főleg Franciaországba exportálták szőlőtermesztési munkákhoz. A képen eg 1956-os kagylóformájú sárvédővel felszere jármű, alul elvezetett kipufogóval látható.

modell:	*Lanz D 2402*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1959*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*2617*
gyártott darabszám:	–





Lanz D 6516, gyártási sorozat HR

Egy különleges ritkaság az 1963-ban készült 65 LE-s féldízel közúti Bulldog, amelynek teljesítménye azonos a Spanyolországban előállított Lanz Iberica típussal. Ez az erős Bulldog Ausztráliában szolgált, majd Antwerpenbe került, ahol egy német gyűjtő alkatrészként vette meg. Végül rendkívüli ritkasága miatt a tulajdonos úgy döntött, hogy komolyan felújítja, ami nagyszerűen sikerült.

modell:	*Lanz D 6516*
évjárat/gyárt. időszak:	*1963*
LE/kW:	*65/47,6*
lökettérfogat (cm³):	*7372*
gyártott darabszám:	–



Lanz D 4016, gyártási sorozat HN

A Lanz D 4016-os típusa hatsebességes váltóval rendelkezett, amely hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozatból állt. Sebessége 3,5 és 19,5 km/óra között mozgott. Hátsó kerekeire 11-38-as vagy 10-30-as gumikat lehetett feltenni. Rendelkezésre állt egy hárompontos felfüggesztésű Lanz-blokkhidraulika, valamint egy hidraulikusan működtethető homlokrakodó is. Itt egy ilyen, már John Deere-színben pompázó jármű látható.

modell:	*Lanz D 4016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4222*
gyártott darabszám:	*alig 1000*

Lanz D 4016, gyártási sorozat HN

A D 4016-os Lanz dízel Bulldog volt az utolsó klasszikus Lanz egyhengeres, kétütemű koncepció alapján készült traktor, és egyben a gyártó legerősebb dízel Bulldogja. Ebben a traktorban visszatükröződtek a gyártó eddigi tapasztalatai, és úgy tartották, hogy a D 4016 Bulldog elérte a legmagasabb fejlettségi fokot. Ezt a modellt nem egy másik típus helyettesítésére tervezték, hanem a 36 és 50 LE-s féldízel Bulldogok közé. Itt a típus első gyártási évéből származó jármű látható.



modell:	*Lanz D 4016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4222*
gyártott darabszám:	*alig 1000*

Lanz D 4016, Baureihe HN

Az új Bulldog súlya 2650 kg volt, vonóhorgával 3352 kg megmozdításához elegendő erőt tudott kifejteni. Emellett ez a nagy Bulldog – még a kis dízelmodellekkel összehasonlítva is – különösen jól indult, mivel két izzítógyertyát használt. Itt egy szépen restaurált D 4016-os látható, tetővel és pótlólagosan felszerelt első sárvédőkkel.

modell:	*Lanz D 4016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4222*
gyártott darabszám:	*alig 1000*

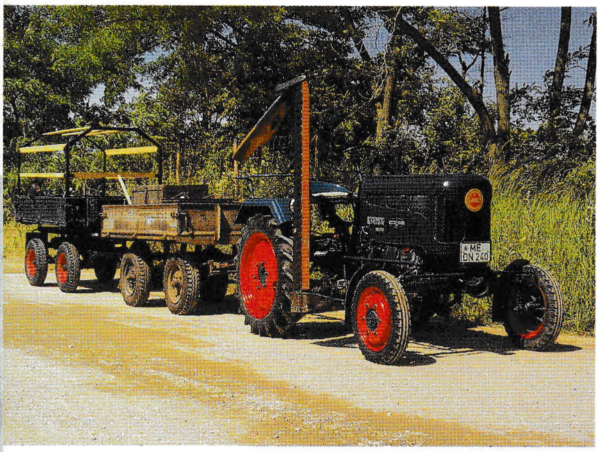




Lanz D 4016, gyártási sorozat HN

A D 4016-os egy átlagon felüli teljesít ményű, jó működésű és takarékos Bulldo volt. A járművet univerzális traktorkén használták és a traktor számos kiegészítőv el volt kapható. Ezekhez tartozott a lépésbe való haladás opciója, amely három előre meneti és egy hátrameneti fokozatból áll valamint a különböző gépekhez szüksége motoros erőleadó tengely – főleg kaszáló- é cséplőgépek esetében volt hasznos –, csörlő, valamint a szélvédő és a tető. Egy ro busztus és igénytelen gép volt, amely hos szú éveken át ellátta feladatát. A képen lát ható zöld-sárga jármű 1958-ban készült.

modell:	*Lanz D 4016*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4222*
gyártott darabszám:	*alig 1000*



Lanz D 1266

Teljesen újak voltak a Lanz által gyártott úgynevezett konfekciós traktorok, amelynek fontos alkotórészeit, például a motort vagy a váltót más cégektől szerezték be. A D 1266-os egy kisvontató, vízhűtéses, egyhengeres, négyütemű MWM-dízelmotorral és 1020 kg súllyal. Ez a motor is elektromos előizzítással indult. A váltó hat előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett, végsebességét pedig 17,8 km/óránál érte el.

modell:	*Lanz D 1266*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*851*
gyártott darabszám:	*450*

Lanz D 1306

A D 1306 szállító traktornak készült, amely szintén máshol gyártott motorral – mégpedig egy egyhengeres, kétütemű, TWN-dízelmotorral – volt felszerelve. A csupán 900 kg-os jármű előrehajtható motorháztetője ugyanolyan volt, mint a többi dízeltraktor esetében. Sajnos a motor nem működött hibátlanul, s így az egyébként korszerű traktornak nem volt tartós sikere.



modell:	*Lanz D 1306*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1956*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*533*
gyártott darabszám:	*2350*



Lanz D 1666

A D 1666-os típus szolid, vízhűtéses, kéthe geres, négyütemű KD 211 Z típusú MWM dízelmotorral és hatsebességes ZF-váltóv volt felszerelve. Rendelkezett differencia zárral, terheléstől függő fordulatszabályozóv és szériában egy erőleadó tengellyel. Igén szerint három- vagy négypontos hidraulik emelővel, szíjtárcsával, kaszával és rácso kerekekkel is ellátták. A kisvontatót 7-24-e hátsó kerekekkel szerelték fel, súlya 1040 k volt.

modell:	*Lanz D 1666*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1250*
gyártott darabszám:	*596*



Lanz D 1106

A kisvontatók között pehelysúlyú volt a „Bulli"-nak becézett D 1106-os modell. Félig keretes szerkezettel épült traktor volt ez, léghűtéses, egyhengeres, kétütemű TWN-dízelmotorral felszerelve, amely a legkisebb üzem számára is gazdaságossá tette a motorizációt. A csupán 774 kg-os traktor erőleadó tengelye szériatartozék volt, míg a hidraulikus emelő, a kasza, a szíjtárcsa, a tető és a 7-24-es szériafelszereltségtől eltérő hátsó kerék extrának számított.

modell:	*Lanz D 1106*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1958*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*533*
gyártott darabszám:	–

Lanz-Alldog A 1806

1956-ban – túlságosan későn ahhoz, hogy megmentsék a Lanz-vontató időközben egyre roló hírnevét – a kéthengeres, négyütemű, MWM KD 211 Z típusú dízelmotorban, amely a D 1666-os traktort is hajtotta, végre rátaláltak az Alldog megfelelő motorjára. Az A 1806 jelölésű jármű elődjei hatsebességes váltójával, illetve szériában elöl és hátul két erőleadó tengellyel rendelkezett. Itt egy 1956-ban készült, kaszatartóval felszerelt traktor látható.

modell:	*Lanz-Alldog A 1806*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1248*
gyártott darabszám:	–





Lanz D 1206

A Lanz D 1206-os típusa a D 1106-os technikailag átépített változata. A nürnbergi Triumph Művek korábbi TWN-motorját időközben átvette a Lanz, és Mannheimben gyártotta. A D 1206-os típust kizárólag zöld-sárga fényezésben készítették. Súlya 770 kg, végsebessége pedig 18,2 km/óra volt. 1958 decemberétől a hidraulikus hárompontos emelő is az alapfelszereléshez tartozott. A képen egy ilyen, 1959-ben gyártott jármű látható.

modell:	*Lanz D 1206*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1960*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*533*
gyártott darabszám:	–



Lanz-Alldog A 1305

Az Alldog szállítótraktort először 1951-ben mutatták be a nyilvánosságnak. Elvileg ez a Bulldog kiegészítője volt, amely lehetővé tette a legkisebb gazdaságok földművelési és szállítmányozási munkáinak teljes motorizációját. A túl gyenge TWN-porlasztós motor azonban nem volt megfelelő, s csak az A 1305-ös típusnál sikerült ezt egy saját gyártmányú, valamivel erősebb kétütemű dízelmotorral helyettesíteni. Az A 1305-ös modellbe először egy ötsebességes, majd egy hatsebességes váltót szereltek. Ez a felújított jármű először 1955 áprilisában került forgalomba.

modell:	*Lanz-Alldog A 1305*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1956*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*533*
gyártott darabszám:	*2885*

Lanz-Alldog A 1806

Az MWM már bevált örvénykamrás motorjának beszerelése áttörést kellett volna hozzon az Alldog számára, mivel általa végre egy jó, szolid és kielégítően motorizált jármű jött létre. Az eladási számok azonban ennél a típusnál is alacsonyak maradtak, mivel a vevők már nagyot csalódtak az előző modellekben. Az Alldogot földművelésre is gyakran használták, ezért nyomtávolsága állítható volt. Az itt látható Alldogot 1958-ban gyártották.

modell:	*Lanz-Alldog A 1806*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1248*
gyártott darabszám:	–





modell:	*MAN AS 325*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1950*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2675*
gyártott darabszám:	–

MAN – minőség és technikai csúcsteljesítmény

MAN AS 325

Az Augsburg-Nürnberg AG (MAN) gépgyár 1921-ben motoros ekékkel kezdte meg a mezőgazdasági gépek gyártását. Ez a jármű 20/30 LE-s porlasztós motorral volt felszerelve. A függesztett eke 1924-ben készült el, és 12 évig tartott, mire a vállalat 1938-ban újra folytatta tevékenységét ezen a területen. Ebben az évben készítette el a MAN a modern AS 250 nehéz kerekes traktort, amely igencsak robusztus és kielégítő volt. A tervezett nagyszériás gyártás azonban a hamarosan kitörő háború miatt elmaradt. A kifejezetten ritka és gyűjtők körében igen keresett járművet 1944-ig kis darabszámban, részben licenc alapján, a Franciaországban működő, jó hírű teherkocsi- és vontatógépgyártó Latil vállalat gyártotta.

A jelentős háborús pusztítások u az 1948-as év jelentette a MAN szám az újrakezdést. Miután a Latil vállalat való együttműködés a katonai kormá zat tiltakozása nyomán meghiúsult vállalat egyelőre egy könnyebb, köz kategóriájú mezőgazdasági trak gyártása mellett döntött. AS 325 je léssel készült el a híres „mezőgazda gi dízel", amely keret nélküli elemes é tési módban épült. Négyhenger dízelmotorjának jellegzetessége a gattyúkban lévő félgömb alakú égést amelybe az üzemanyag közvetlenül rült befecskendezésre. Emellett m most megmutatkozott a cég vonzódása a különösen erős, ternatív, négykerék-meghajtással is kapható traktorok irá A körülményesebb és drágább, azonban majdnem minden s tuációban előnyösebb négykerék-meghajtást a MAN a köv kező időkben kitartóan fejlesztette. Az új mezőgazdasági tr tor, az AS 325 A is – itt egy hátsókerék-meghajtású péld látható – kapható volt négykerék-meghajtással.

Sajnos azonban a vállalatnak a modelljeivel kapcsolatos láthatatlan politikája sok esetben nem felelt meg a piacgaz ság követelményeinek, s ezért az elismert minőség és techni színvonal ellenére a megérdemelt siker elmaradt.

MAN AS 325 H

Az „ugyanaz a traktor minden munkára" mottóval reklámozta a MAN egyik katalógusában a technikailag felújított, négykerék-meghajtású AS 325 H típusú traktorját. Ez az erős, négykerék-meghajtású gép valóban minden alkalomra megfelelt, s külön bekapcsolható elsőkerék-meghajtásának köszönhetően mindenhol bevethető volt. Egyenletes úton 12 tonna vontatására volt képes. Ötsebességes váltóval és elektromos önindítóval szerelték fel, míg a kaszameghajtó és a kaszatartó, az erőleadó tengely, a szíjtárcsa, a csörlő, a sűrített levegőjű fékberendezés, a kiegészítő súlyok, a dupla abroncs, a terepjáró lánc és a tető a felár ellenében rendelhető kiegészítőként kerültek forgalmazásra. A képen egy 1951-ben készült, AS 325 H típusú mezőgazdasági dízel látható.

modell:	*MAN AS 325 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2675*
gyártott darabszám:	–



IAN AS 330 A

30 LE-s AS 330 A modell – a képen egy 1951-ben gyár-tt, hátsókerék-meghajtású, szélvédővel és tetővel felsze-lt jármű szerepel – ettől az évtől módosított, finoman le-erekített hűtőráccsal volt kapható, egyéb felszerelése zonban azonos maradt az 1950-es modellel. Ehhez tarto-ott az A 15-ös ötsebességes váltó is, amelyet a iedrichshafeni fogaskerékgyár (ZF) szállított.

odell:	*MAN AS 330 A*
vjárat/gyárt. időszak:	*1951–1952*
E/kW:	*30/22*
kettérfogat (cm³):	*2925*
yártott darabszám:	–





MAN AS 330

1950-ben az AS 330-as jelölés alatt a MAN gyárban elkészült egy nagy teljesítményű, 30 LE-s mezőgazdasági traktor. A teljesítmény növelésével együtt a lökettérfogatot is megnövelték. Az új traktor külsőleg majdnem teljesen azonos volt a korábbi AS 325-ös típussal, miközben hátsókerék-, illetve négykerék-meghajtással is kapható volt. Igény szerint többek között egy hárompontos hidraulikus emelővel is felszerelték.

modell:	*MAN AS 330*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2925*
gyártott darabszám:	–



MAN AS 718 A

A MAN Művek, mint klasszikus motor-gyártók, elsősorban saját gyártmányú motor-jaikat igyekeztek használni traktoraikban. Ez alól csak a 18 LE-s, négykerék-meghajtású AS 718 A-modell jelentett kivételt, amely – saját gyártmányú motor híján – egy vízhűtéses, kéthengeres, örvénykamrás 2 DN Güldner tí-pusú motorral volt felszerelve. Ez a kicsi, de mégis erőteljes négykerék-meghajtású trak-tor, amely ZF típusú ötsebességes A 8-as váltóval rendelkezett, vetélytársaihoz képest nagyobb vonóerővel és kiváló terepjáró-ké-pességekkel bírt. A 18 LE-s MAN mezőgaz-dasági dízel ettől valamivel drágább lett, ami meghatározta a vevők körét. Itt egy négyke-rék-meghajtású – az AS 718 igény szerint hátsókerék-meghajtással is kapható volt –, 1955-ös gyártású jármű látható.

modell:	*MAN AS 718 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1955*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1630*
gyártott darabszám:	–



MAN AS 325 H

A MAN AS 325 H – a képen épp munka közben látható egy négykerék-meghajtású, 1952-es gyártású, szélvédővel és tetővel felszerelt példány – egy nagyon könnyen kezelhető, középerős traktor volt, amely egy gömb alakú égőtérrel rendelkező, vízhűtéses, négyhengeres, négyütemű dízelmotorral működött. A rugós első tengellyel ellátott jármű önsúlya 2150 kg volt, igény szerint lépésben való haladásra is felkészítették.

modell:	*MAN AS 325 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2675*
gyártott darabszám:	–



MAN B 45 A

A MAN B 45 A négykerék-meghajtású modellje először 1955-ben jelent meg, és a MAN eladási programjában a legerősebb jármű volt. A traktor négyhengeres, négyütemű, vízhűtéses dízelmotorral volt felszerelve, amely az új, már vontatók számára is szériában gyártott, M jelű gömb alakú égőtérrel rendelkezett. Ezenkívül egy hétsebességes váltóval volt felszerelve.

modell:	*MAN B 45 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3186*
gyártott darabszám:	–

MAN AS 440 A

Az 1952-ben megjelent AS 440-es típus volt a MAN legnagyobb traktora. Ele mes építéssel készült szolid traktor volt, amely hátsókerék-, illetve négy kerék-meghajtással is kapható volt. Négyhengeres, négyütemű, vízhűtése dízelmotor hajtotta, amely dugattyúiban félgömb alakú égéstérrel rendelke zett. A jármű önsúlya 2100 kg, maximális sebessége 19,3 km/óra volt.

modell:	*MAN AS 440 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*2926*
gyártott darabszám:	–





MAN AS 440

A súlyos MAN-traktorok nemcsak mezőgazdasági munkákra, hanem sűrített levegőjű fékberendezésükkel közúti feladatokra is alkalmasak voltak. Több ismert németországi szállítmányozó az 1960-as években ezeket a megbízható járműveket használta. Ezért a traktorokat zárt vezetőfülkével és gyorsváltóval is felszerelték. Sajnos a ritkaságnak számító járművekből – mint ez is – csak kevés maradt meg.

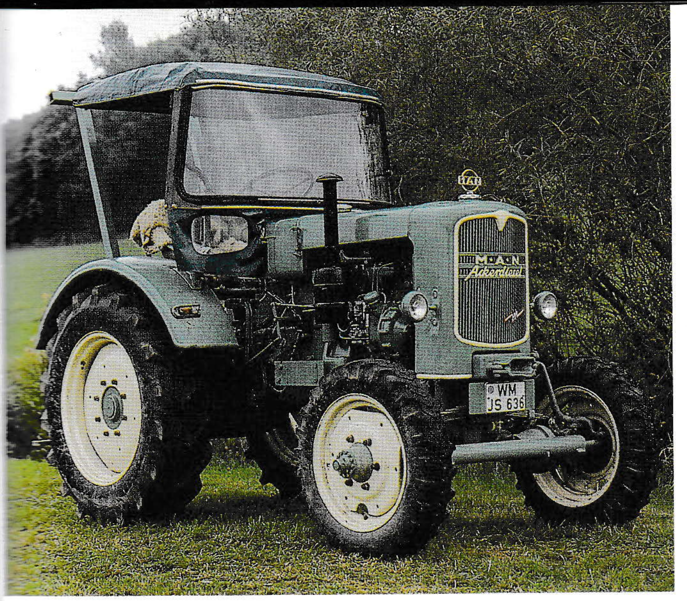
modell:	*MAN AS 440*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*2926*
gyártott darabszám:	–

MAN AS 430 H

1952-től volt kapható a 30 LE-s AS 430 H-típusú mezőgazdasági traktor, amelyet igény szerint hátsókerék- illetve négykerék-meghajtással, valamint bekapcsolható első tengelylyel szereltek fel. Ez a jármű is a kissé bizonytalan gyártáspolitikát tükrözi, a több egy időben készített, sokszor azonos teljesítményű járművek gyakran csak részletekben különböztek egymástól – ebben az esetben egy másik váltót szereltek a traktorba. Itt egy 1953-as, tetővel és hátsókerék-meghajtással rendelkező vontató látható.

modell:	*MAN AS 430 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2925*
gyártott darabszám:	–





MAN A 25 A

A négykerék-meghajtású, ötsebességes ZF-váltóval rendelkező A 25-ös típust különösen közepes nagyságú üzemek számára forgalmazták. Nagyon gazdaságos és sokoldalú munkagép volt, kéthengeres M-motorral, amely megmutatta a négykerék-meghajtás és a változatos kiegészítők előnyét. Nagy mérete ellenére a jármű a növénytermesztésben is használható volt, amit 400 mm-es talajtól való távolság megkönnyített.

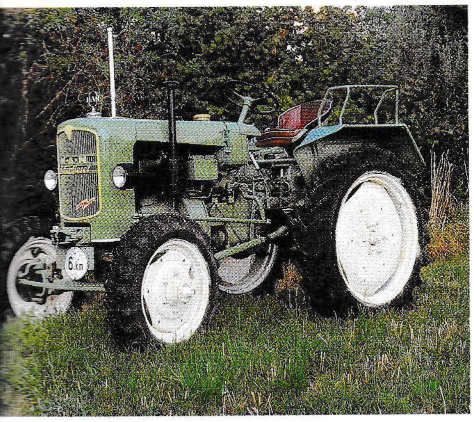
modell:	*MAN A 25 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1840*
gyártott darabszám:	–



MAN B 18 A

1955-ben a könnyű, saját gyártmányú M-motorral felszerelt MAN négykerék-meghajtású B 18 A típusú modell felváltotta a még mindig Güldner-motorral működő AS 718 A elődjét. Az új MAN M-motorok átlagon felüli üzemanyag-felhasználással és különösen egyenletes motorjárással rendelkeztek. A jármű hatsebességes váltóval volt felszerelve, súlya 1600 kg, valamint sokoldalú szerszámokkal és kiegészítőkkel – mint például a képen is látható tetővel – volt megvásárolható.

modell:	*MAN B 18 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1957*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1304*
gyártott darabszám:	–



MAN B 18 A

A MAN új M típusú motorjai úgynevezett M jelű gömb alakú égőtérrel rendelkeztek, ahol az üzemanyag nem került azonnal az égőtérbe, hanem az égés egy mesterségesen létrehozott légörvény segítségével következett be. Ez a tipikus MAN-eljárás jelentős előnyt mutatott a hagyományos dízelmotorokkal szemben. Ebből a B 18 A – a képen egy 1956-ban gyártott darab – is profitált.

modell:	*MAN B 18 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1957*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1304*
gyártott darabszám:	–

MAN C 40

Az 1956 óta kapható C 40-es MAN modell „A" kivitele négykerékmeghajtású, „H" kivitele hátsókerék-meghajtású volt. A C 40-es típusban is egy különösen gazdaságos új M-dízelmotor működött. Közúti vontatónak is – mint ez az 1957-es jármű – megfelelt. Nehézség nélkül elvontatott 20 tonna súlyt is.

modell:	*MAN C 40*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*2925*
gyártott darabszám:	–





MAN A 32 H/O

Az 1956 óta gyártott A 32 H/O egy nagy teljesítményű, hátsókerék-meghajtású, rugós első tengelyű traktor volt. Hatsebességes ZF A 15 V-váltóval rendelkezett és 20 km/órás csúcssebességre volt képes. Az 1,8 km/órát lehetővé tevő első sebesség a lépésben való haladást is lehetővé tette. A traktort gyárilag felszerelték erőleadó tengellyel. Az 1957-ben készült jármű saját készítésű tetővel rendelkezik.

modell:	*MAN A 32 H/O*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*3474*
gyártott darabszám:	–



MAN C 40 A

A C 40 A egy erőteljes négykerék-meghajtású MAN-traktor volt, amely egy nagy teljesítményű, úgynevezett M jelölésű gömb alakú égőtér szerint működő négyhengeres MAN-dízelmotorral, valamint a bevált hatsebességes ZF A 15 V típusú váltóval rendelkezett, s normál mezőgazdasági munkákra és gyors közúti feladatokra is alkalmas volt. A képen egy 1957-es C 40 A mezőgazdasági traktor látható, hátsó felniken nehezékkel, elöl pumpával ellátva.

modell:	*MAN C 40 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*2925*
gyártott darabszám:	–

MAN A 32 A

A MAN A 32 A is egy nagyméretű, felső kategóriájú, négykerék-meghajtású jármű volt, amely fontos szerepet töltött be a MAN-traktorok között. Alternatív megoldást kínált „H" jelzésű hátsókerék-meghajtású modell. A járművet szériában 10-28-as hátsó kerekekkel és 6.50-20 első kerekekkel szerelték fel. Súlya 2060 kg volt; egyenletes úton maximális terhelhetősége 20 tonna. A képen egy tökéletesen restaurált, 1957-es traktor látható.

modell:	*MAN A 32 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*2925*
gyártott darabszám:	–



MAN B 45 O

A MAN Művek B 45 O típusú traktora egy felsőkategóriájú, erős és érett traktor volt, amelybe a friedrichshafeni fogaskerékgyár (ZF) hétsebességes váltóját szerelték, de normál mezőgazdasági áttételként, illetve maximum 30,7 km/órás végsebességre is képes gyorsváltóként is kapható volt. A kiegészítő felszerelések keretében emelővel működtethető, háromsebességes, lépésben való haladást lehetővé tévő fokozat is rendelkezésre állt. 3000 kg-os súlyával jelentős vonóerővel rendelkezett. Itt egy szép, 1957-ben gyártott példány látható.

modell:	*MAN B 45 O*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2925*
gyártott darabszám:	–





MAN 4 N 1

A 4 N 1-es típus nagy teljesítményű, a középméretű gazdaságok számára megfelelő traktor volt, amely egy új, kéthengeres, úgyszintén az M jelölésű gömb alakú égőtér szerint működő motorral volt felszerelve. Az 1950 kg súlyú traktor ötsebességes, három kiegészítő sebességfokozatú ZF-váltóval rendelkezett, amely 0,99 és 20 km/óra közötti sebességet tett lehetővé. Nehéz vontatásokra és erőleadó tengellyel hajtott gépeknél is használható volt.

modell:	*MAN 4 N 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*1964*
gyártott darabszám:	–

MAN 4 R 1

A 4 R 1-es a felső kategória nehéz traktora volt, amelyet főleg nagyüzemek számára terveztek. Négyhengeres, vízhűtéses M-dízelmotor hajtotta, eltérő áttételű és fokozatú ötsebességes váltóval, illetve 0,81 km/órás sebességet lehetővé tevő vetési és növényvédelmi munkákhoz szükséges fokozattal rendelkezett. 2640 kg súlyával maximum 27 tonna teher vontatására volt képes. Itt egy 1957-es, vezetőfülkével ellátott jármű szerepel.



modell:	*MAN 4 R 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3473*
gyártott darabszám:	–



MAN 4 R 2

A 4 R 2-es a MAN-program M eljárás szerint gyártott traktora volt, amely maximális teljesítményét 1800/perc fordulatszámon érte el. ZF-váltója hét előremeneti fokozatával, eltekintve az itt külön beszerelt lépésben való haladást lehetővé tévő négy fokozattól, megegyezett a még erősebb, 50 LE-s 4 S 2 típusú traktor váltójával. Annak ellenére, hogy ebből és a hasonlóan erős MAN-traktorokból nem gyárthattak sokat, a fennmaradt példányok száma meglepően magas.

modell:	*MAN 4 R 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*3473*
gyártott darabszám:	–

MAN 2 S 2

1957-ben a nehéz MAN-traktorokat újra átalakították, s ettől fogva egy újabb, nagyobb lökettérfogatú, de a korábbival azonos teljesítményű M-motor állt rendelkezésre, amelyet hétsebességes, A 20/18-as ZF-váltóval szereltek a 2 S 2 (hátsókerék-meghajtású), 2960 kg nehéz típusba. Ezek a modellek is gyors áttételű váltóval voltak ellátva. A nagy lökettérfogat révén a járművek még erősebbek lettek.



modell:	*MAN 2 S 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*3927*
gyártott darabszám:	–



MAN 4 S 2

Az 1950-es években a négykerék-meghajtású 4 S 2 MAN-traktor volt a gyártó csúcsmodellje. A jármű nemcsak földművelésre, hanem 4 vagy 6 tonnás csörlővel felszerelve nehéz erdei munkákra, favontatásra is alkalmas volt. Gazdag tartozékokkal rendelkezett, mint a hárompontos hidraulika, illetve a súlyos vontatásokhoz szükséges sűrített levegőjű fékberendezés. Külsőleg is meglátszott a traktorokon, hogy mi rejtőzik bennük. A képen egy 1960-as vontató szerepel.

modell:	*MAN 4 S 2*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*3927*
gyártott darabszám:	–



MAN 2 S 1

Az 1956-ban bemutatott 2 S 1 (hátsókerék-meghajtású) és 4 S 1 (négykerék-meghajtású) típusú modellek voltak a gyártó addig megjelent traktorai közül a legerősebbek. Ötsebességes ZF-váltóval – gyors áttételben 28,8 km/óra – voltak felszerelve. A hátsókerék-meghajtású jármű vonóereje szántóföldön 2200 kg, közúton 3200 kg volt. Ez a szépen felújított, tetővel felszerelt traktor 1957-ből származik.

modell:	*MAN 2 S 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*3474*
gyártott darabszám:	–

Normag – Nordhausenből Hattingenbe

Normag NG 23 K

modell:	*Normag NG 23 K*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm^3):	*2356*
gyártott darabszám:	–



A Harz melletti Nordhausenben lévő Nordhäuser Maschinenbau GmbH (Nordhauseni Gépgyár Kft.), amely 1938 után Normag néven működött, még ugyanabban az évben az ismert NG 22-es modellel megkezdte a mezőgazdasági traktorok gyártását. Az akkori szovjet megszállási övezetekben és a később NDK üzemekben történt rombolások után gondolni sem lehetett arra, hogy Nordhausenben újrakezdődjék a termelés. Mivel azonban az ország nyugati részén a vállalat erős ügyfélkörrel rendelkezett, 1946-ban a Harz déli területén fekvő Zorgében beindult a traktorgyártás. Következő évben a valamikori Hattingen/Ruhr-i fióküzemben folytatták a gyártást és megkezdték egy önálló modellsorozat kifejlesztését. Az NG 23 K volt az első modell, amely a saját gyártmányú, vízhűtéses, kéthengeres BM 24-es dízelmotorral és egy szintén saját gyártmányú, négysebességes váltóval volt felszerelve. Igény szerint nyolcsebességes változatban is kapható volt. Ez volt egyébként az első Normag-modell, amelyet a később oly jellegzetessé vált motorburkolattal láttak el. Az NG 23 K néhány olyan technikai sajátossággal is rendelkezett, amelyek akkoriban egyáltalán nem voltak természetesek, illetve teljesen újak voltak. Ott volt először is az erőleadó tengely, amely hátsó és középső meghajtóval is rendelkezett, amelyekre például kaszát vagy csörlőt is lehetett erősíteni. Ezenkívül új volt a szabadalmaztatott szerszámkerettel ellátott sűrített levegőjű emelőberendezés is. Nemcsak az emelő működött sűrített levegővel, hanem az utánfutó fékje vagy annak billenőszerkezete is. Az újszerű emelőberendezéshez rengeteg munkaeszköz állt rendelkezésre. Az 1600 kg súlyú NG 23 K-modellhez – itt egy 1949-es példány szerepel – további kiegészítőket lehetett vásárolni.



Normag NG 20

1952-ben a Normag Művek korszerűsítette gyártási programját, amelynek nyomán az NG 23 K-modellt a Faktor II-nek is nevezett NG 20-as típus pótolta. A jármű egy Normag kéthengeres, vízhűtéses dízelmotorral rendelkezett, amely maximális teljesítményét 1500/perc fordulatszámon adta le, és amelynek súlya 1450 kg volt. A későbbi kivitelek motorteljesítményét 22 LE-re emelték. Itt egy szépen felújított, az első gyártási évből származó traktor látható.

modell:	*Normag NG 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1954*
LE/kW:	*20–22/14,6–16,1*
lökettérfogat (cm^3):	*2112*
gyártott darabszám:	–



Normag C 10

A Normag 1952-es évi gyártási programjának volt része a C 10-es, 10 LE-s kisvontató is. A 820 kg-os kis törpét egy egyhengeres, négyütemű, vízhűtéses Faryman-Diesel típusú dízelmotor hajtotta és egy saját gyártmányú ötsebességes, hátrameneti fokozattal ellátott váltóval rendelkezett. A modell valószínűleg csekély forgalma miatt csak rövid ideig szerepelt az eladási listákon.

modell:	*Normag C 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1953*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*763*
gyártott darabszám:	–

Normag NG 16

Az NG 16-os egyhengeres BM 15 C típusú Normag-dízelmotorral felszerelt kisvontató 1950-től tartozott a forgalmazott traktorok közé. Súlya 1224 kg, és Faktor I név alatt is ismert volt. Motorteljesítménye 15 LE, majd később 17 LE volt. Nyomtávolsága háromszorosan volt állítható. Ötsebességes váltója 2,6 és 19 km/órás sebességet tett lehetővé.

modell:	*Normag NG 16*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1954*
LE/kW:	*15–17/11–12,5*
lökettérfogat (cm³):	*1282*
gyártott darabszám:	–



Normag NG 16 A

Az általános fejlődésnek megfelelően a Normag is ventilátoros léghűtésű, egyhengeres dízelmotorokat fejlesztett, amelyek kétütemű rendszerrel és közvetlen befecskendezéssel dolgoztak. 1954-től ezek a roppant gazdaságos hajtóművek kerültek a Kornett I és II néven is ismert NG 12 és 16-os modellekbe. A képen egy 1955-ös, ötsebességes Kornett II szerepel.



modell:	*Normag NG 16 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1956*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1289*
gyártott darabszám:	–



Normag NG 20

Az 1950-es évek elején a kifejezetten kicsi traktorok mellett a Normag vállalat 45 LE-s járműveket is kínált, habár kétségtelen, a kisebb modellek jóval keresettebbek voltak. A cég egyik tartópillére volt az NG 20-as mezőgazdasági traktor, melyet Faktor II-nek is neveztek, amely elég sikeres volt a piacon. Ez a szép jármű a gyártás első évében készült.

modell:	*Normag NG 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1954*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*2112*
gyártott darabszám:	–

Normag NG 16 C

Az NG 16 C Normag-vontató az NG 16-os modell 1953-tól szállítható, 17 LE-s változata volt. Az NG 16 C dupla rugózású első tengellyel rendelkezett. Az 1950-es évek piaci igényeire szabott kis mezőgazdasági traktor a forgalomba helyezések számát nézve jól szerepelt, és elérte, hogy gyártói ezekben az években az elsők között voltak.

modell:	*Normag NG 16 C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1954*
LE/kW:	*17/12,5*
lökettérfogat (cm³):	*1282*
gyártott darabszám:	–





Normag NG 35 A

A Normag NG 35 A, a gyártási program ne
traktorai közé tartozott, amelyeket már 1
től gyártottak, igaz, csekély darabszám
A vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű
35 típusú dízelmotor a legnagyobb Norma
tal gyártott motor volt. A jármű súlya 206
volt, saját gyártmányú ötsebességes vá
pedig 19 km/órás sebességet tett lehető

modell:	*Normag NG 35 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1953*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*3120*
gyártott darabszám:	–

Normag K 12 A

K 12 A, illetve Kornett I néven indult meg 1954-ben a Normag-kisvontatók kompakt építésű sorozatgyártása. Ventilátoros léghűtésű, kétütemű L 114/12 B-1 jelölésű saját gyártmányú Normag dízelmotorral működött. A motor 1500/perc fordulatszámon érte el maximális teljesítményét, ötsebességes váltója pedig szériában differenciálzárral rendelkezett.

modell:	*Normag K 12 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1956*
LE/kW:	*12/8,8*
lökettérfogat (cm³):	*1282*
gyártott darabszám:	–



Normag NG 45 L

Az NG 45 L kompakt építésű traktort először 1952-ben mutatták be. Ez akkor felettébb erőteljes járműnek számított, amelyet egy vízhűtéses, négyhengeres, négyütemű 516 DF Kasseler Henschel-Werke típusú, Lanova légtárolós eljárás szerint működő dízelmotor hajtott. A 2265 kg súlyú nagyvontató ZF típusú, ötsebességes váltóval volt felszerelve, végsebessége 26,1 km/óra volt. Ez a jármű kis darabszámban, főleg exportra készült.



modell:	*Normag NG 45 L*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3180*
gyártott darabszám:	–

Normag K 13 A

Noha a K 13 A vagy Kornett I motorteljesítményét némileg megnövelték, a modell mégis azonos maradt a gyártó K 12-es modelljével. A kisvontatót időközben a korábbi sűrített levegőjű fékberendezés mellett hárompontos hidraulikus emelővel szerelték fel. Ötsebességes váltója megegyező volt az elődjével.

modell:	*Normag K 13 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*1282*
gyártott darabszám:	–



Nordtrak – katonai járművekből négykerék-meghajtású traktorok

Wille Motor-Stier

Az 1956-ig Hamburg-Bergedorfban működő Nordtrak vállalat tipikus példája a németek háború utáni improvizációs képességének és tetterejének, amellyel azonnal megkezdték az újjáépítést. Közéjük tartozott Georg R. Wille pomerániai mérnök is, aki mezőgazdasági gépeket és kis négykerék-meghajtású traktorokat épített, olcsón szerzett US dzsipekből és más gépek alkatrészeiből. Ezekhez felhasználták a tengelyeket, kerekeket, a hatsebességes váltót, a kormányt és más alkotórészeket, és lerövidítették a vázat. Ezt a hamarosan kisszériában gyártott járművet GERWI-Stiernek, majd 1949-től Motor-Stiernek nevezték. Willének nem kellett aggódnia a jármű értékesítése miatt, mivel szó szerint kitépték a kezéből, amelynek révén a kisüzem hamar elérte teljesítőképességének csúcsát. A dízel Stier 1100 kg-ot nyomott, végsebessége elérte a 30 km/órát közúton. Különböző motorokat szereltek a Motor-Stierbe, mint például a vízhűtéses, egyhengeres Deutz-dízelmotort. A képen egy még nem felújított 1950-es jármű látható.



modell:	*Wille Motor-Stier*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1951*
LE/kW:	*11/8,1*
lökettérfogat (cm³):	*1099*
gyártott darabszám:	–



Nordtrak Stier 241

Franz Westermann, aki tovább vezette a vállalatot, főleg a nehéz, nedves talajon, meredek területeken és erdőkben előnyös négykerék-meghajtású járművekre helyezte a hangsúlyt. Ezzel az előremutató koncepcióval a vállalat nagyon kivételes helyzetben volt, és az 1950-es években még nem volt sok vetélytársa. A nagyravágyó programba beletartoztak a 24, 36 sőt 48 LE-s négykerék-meghajtású traktorok is. Itt egy 1955-ben készült, léghűtéses, kéthengeres MWM-dízelmotorral felszerelt, hatsebességes Stier 241-es modell látható. A rákövetkező évben aztán a Nordtrak csődöt jelentett.

modell:	*Nordtrak Stier 241*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1956*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*1810*
gyártott darabszám:	–

Nordtrak Stier 18

Befektető után kutatva 1950-ben csatlakozott Franz Westermann kereskedő a vállalathoz, majd nem sokkal később Norddeutsche Traktorenfabrik (Nordtrak) név alatt, mint kizárólagos cégtulajdonos, átvette a vállalatot. Időközben a Motor-Stier egy tekintélyes Stier 18-as traktorrá változott. A félig keretes szerkezetű jármű a Dodge katonai jármű alapján készült, egyhengeres, kétütemű dízelmotorral és ötsebességes váltóval felszerelve.

modell:	*Nordtrak Stier 18*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1953*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1470*
gyártott darabszám:	–



Porsche – egy óriás felemelkedése és bukása

Porsche Junior K

1956–1963-ig, csupán nyolc évig gyártott a Friedrichshafen-Manzellben lévő Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH mezőgazdasági traktorokat, majd a piac telítődésének áldozata lett. Mivel a nagy gyártási volumenekre tervezett üzem már nem tudott jövedelmezően dolgozni. A világszerte jelenlévő Mannesmann konszernből kiszakadt vállalatot azért alapították, hogy az Erwin Allgaier által jól bevezetett gyártási programmal együtt átvegye az egész traktorgyártást. A Porsche cég a vétel után azonnal, az akkori időkhöz képest nagyon modern traktorüzem építésébe kezdett a Bodeni-tónál, amelyet évi 20 000 darab gyártására terveztek. Egyelőre azonban a már jól bevált Allgaier-Porsche-traktorokat gyártották, a motorháztetőn szereplő jelölést kivéve, változatlan módon tovább. Az 1957 után három típusra koncentráló vállalat alapmodelljei a 12 és 44 LE közötti léghűtéses traktorok voltak. A legkönnyebb modell, a Junior egy 14 LE-s kisvontató volt, amelyet mezőgazdasági kisüzemek számára, illetve nagyobb gazdaságokra második járművének tervezték. A vontató több kivitelben is létezett; az itt látható Junior K-modellt közbülső tengelyű szállító traktornak tervezték. Ebben a modellben egy Fichtel & Sachs típusú egytárcsás-szárazkuplung, valamint egy ZF A 4-es fogaskerekes váltó működött, hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal. A képen szereplő oldalkaszával felszerelt jármű 1958-ban készült.



modell:	*Porsche Junior K*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1959*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*822*
gyártott darabszám:	*23 000*



Porsche Junior K

1960-ban átalakították a Junior bevált motorját, és még egy lóerővel bővítették. A motor a módosított hengerfuratot kivéve, a gyártás beszüntetéséig majdnem változatlan maradt. A kisvontató minden feladatra ideális és gazdaságos volt – legyen az kapásnövénygondozás, zöldterületi munka, gépek szállítása vagy a szántóföld szántása.

modell:	*Porsche Junior K*
évjárat/gyárt. időszak:	*1960–1962*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*822*
gyártott darabszám:	*23 000*

Porsche Junior K

A Porsche-Junior iránti kereslet olyan nagy volt, hogy kielégítésére a havonkénti 1000 darabos nagyszériás gyártás is alig volt elegendő. A Junior volt az első olyan német kisvontató, amelyet ekkora számban gyártottak. Nem utolsósorban fényezése és szép formájú építése miatt tűnt ki a konkurencia tömegéből. Itt egy 1959-es, szépen felújított Junior K látható.

modell:	*Porsche Junior K*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1959*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*822*
gyártott darabszám:	*23 000*



Porsche Standard

A Porsche-Diesel Standard az A 122-es Allgaier Porsche-modellből jött létre, és az 1950-es évek második felében a középnagyságú üzemek kedvelt traktora volt. Nagy teljesítményű univerzális vontató volt, építőszekrény-elven alapuló léghűtéses, kéthengeres, négyütemű dízelmotorral és ötsebességes váltóval felszerelve. A sok kiegészítő mellett a Standard, amely szintén magas eladási számokat ért el, változó súllyal készült. A képen egy 1957-ben gyártott jármű szerepel.

modell:	*Porsche Standard*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*1644*
gyártott darabszám:	–





Porsche Super

1957-től gyártották a Porsche Supert, amely P 133-as elődjéhez képest magasabb motorteljesítménnyel rendelkezett. Ez egy erőteljes traktor volt, ventilátoros léghűtésű, háromhengeres dízelmotorral. Hat előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozattal, valamint egy lépésben való haladást lehetővé tévő sebességfokozattal szerelték fel, végsebessége elérte a 20 km/órát.

modell:	*Porsche Super*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1960*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*2467*
gyártott darabszám:	–



Porsche Standard Star

A Standard Star-modell az utolsó új szerkezetű Porschékhoz tartozott, amely egy univerzális munkagép volt, modern koncepcióval és nagy vonóerővel. A járművet kifejezetten egy személyre tervezték, elöl-hátul rendelkezett hellyel munkaeszközök felszerelésére, illetve a közbenső tengely révén középen is. A kiegészítőkhöz tartozott az első hidraulika, az erőleadó tengely és a tető.

modell:	*Porsche Standard Star*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1963*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*1750*
gyártott darabszám:	–

Porsche-Diesel P 133

A 33 LE-s P 133-as, a korábbi Allgaier Porsche A 133-as modell, volt a Porsche Super elődje, amely nagy teljesítménye révén a közepes és a nagy gazdaságok számára egyaránt megfelelt. A traktort egy léghűtéses, háromhengeres dízelmotorral szerelték fel, váltója öt előremeneti, egy hátrameneti és egy lépésben való haladáshoz szükséges fokozattal rendelkezett. Növénygondozáskor a nyomtávolság állítható volt.



modell:	*Porsche-Diesel P 133*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1957*
LE/kW:	*33/24,2*
lökettérfogat (cm³):	*2467*
gyártott darabszám:	–

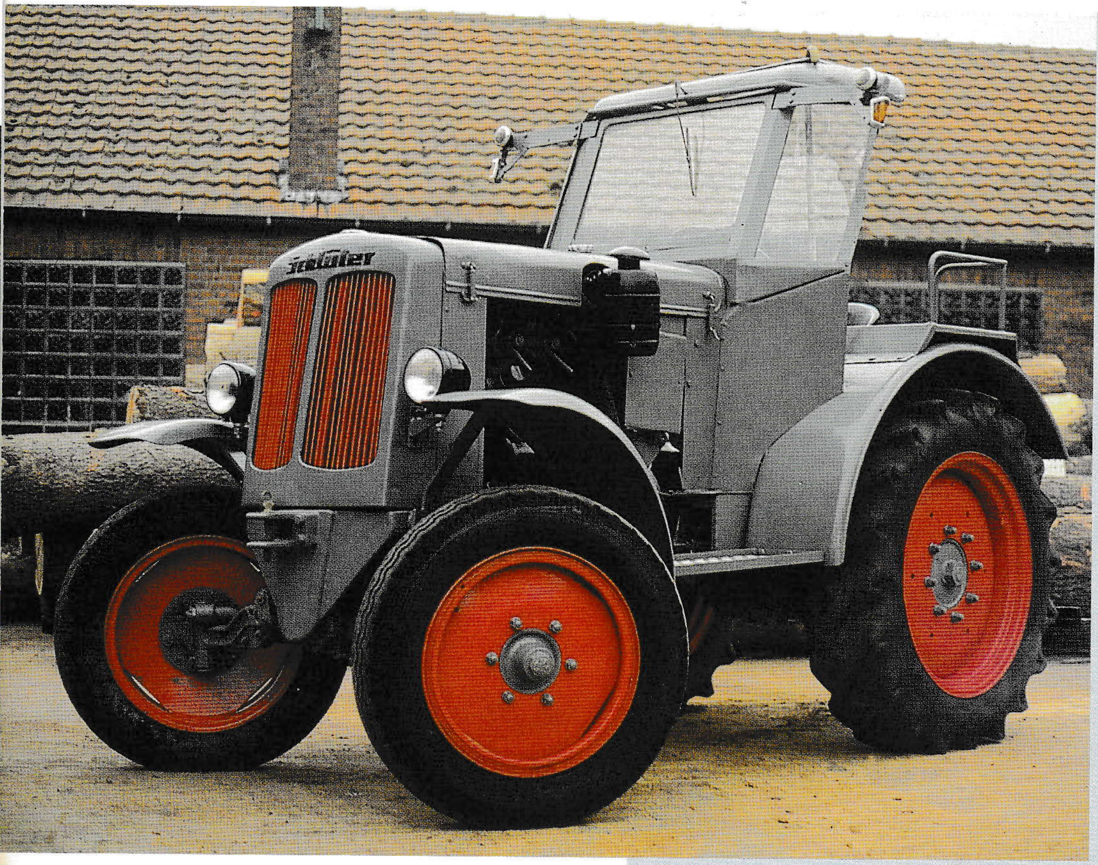
Schlüter – szolid dízeltraktorok Freisingből

Schlüter DS 25 B



A Münchentől északra eső Freisingben lévő Anton Schlüter-Motorenfabrik GmbH 1898 óta létezett és a legkülönbözőbb motorok előállításával foglalkozott, majd 1937-ben belekezdett a traktorgyártásba. A gyártó hamar hírnevet szerzett a bajor határokon túl is szolid és elnyűhetetlen járműveivel. 1948-ban a középnehéz DS 25-ös traktorral folytatódott a gyártás. Ez a hagyományos konstrukciójú jármű vízhűtéses, kéthengeres, Schlüter négyütemű ED 25-ös dízelmotorral rendelkezett, amely tartós teljesítmény esetén 25 LE-s, csúcsteljesítmény esetén 28 LE-s volt. A motor a szabadalmaztatott ívkamrás eljárás alapján készült. Az 1990 kg-os jármű először egy négysebességes, később a friedrichshafeni fogaskerékgyár hétsebességes váltójával volt felszerelve. A jármű a lökettér révén nagy vonóerővel rendelkezett, ezért nagyobb üzemek számára is alkalmas volt. Az erőleadó tengely, a szíjtárcsa, a kasza, a mechanikai vagy hidraulikus emelő és a vontatósín részben szériatartozék volt. Gyakori közúti használatra egy gyors váltóáttétel is rendelhető volt, amely maximum 30,6 km/órás sebességre volt képes. Ezek a traktorok még évtizedek múlva is szolgáltak nagyobb javítások nélkül. Itt egy 1951-es DS 25 B típusú hétsebességes jármű látható.

modell:	*Schlüter DS 25 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1954*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3116*
gyártott darabszám:	*4085*



Schlüter DS 25 B

A DS 25 B, akárcsak a többi Schlüter-trakto is, szolid építésű és figyelemre méltó erős ségű. Főleg azok a motorok voltak szolidak é elnyűhetetlenek, amelyekben visszatükröző dött a Schlüter cég többéves tapasztalata. E a modell nagy sikert hozott a még elég fiata traktorgyártó számára. A képen egy szélvé dős, 1953-as traktor szerepel.

modell:	*Schlüter DS 25 B*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1954*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3116*
gyártott darabszám:	*4085*

Schlüter DS 25 E

Nagy vonóereje és a gyorsváltónak köszönhető magas végsebessége miatt a DS 25 kiválóan megfelelt közúti traktornak is. Gyakori vontatás esetén sűrített levegőjű fékberendezéssel látták el. A közúti kivitelt – mint ezt az 1954-es példányt is – tetővel szerelték fel.

modell:	*Schlüter DS 25 E*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1954*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*3116*
gyártott darabszám:	*4085*





Schlüter DS 15 H

1950 elején megjelent a Schlüter DS 15 típusú kompakt építésű kisvontatója, amelyet rendelésre négy- vagy ötsebességes váltóval és differenciálzárral is felszereltek. Sebessége 2,5 és 18,1 km/óra között volt. A Schlüter vízhűtéses, egyhengeres, négyütemű dízelmotorja a szabadalmaztatott ívkamrás eljárás szerint működött, amely indításkor közvetlen befecskendezésű volt, ami bármilyen időjárás esetén jó indulást eredményezett, azonban üzemelés közben az örvénykamrás motor tulajdonságaival rendelkezett. Ez a tökéletesen felújított DS 15-ös modell 1950-ben készült.

modell:	*Schlüter DS 15 H*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1954*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1558*
gyártott darabszám:	*4212*

Schlüter DS 15 F

1951 márciusa óta a DS 15-ös típust felszerelték az ED 15-ös saját gyártmányú, nagyobb lökettérfogatú dízelmotorral, amelytől 2 LE-vel erősebb lett. A ZF ötsebességes váltója szériatartozék volt. Igény szerint ötsebességes Hurth-váltó is rendelkezésre állt, amely nagyobb végsebességet tett lehetővé. A képen egy felújított, 1952-es modell látható.

modell:	*Schlüter DS 15 F*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1954*
LE/kW:	*17/12,4*
lökettérfogat (cm³):	*1558*
gyártott darabszám:	*4212*





Schlüter AS 15 D

A DS 15-ös típus továbbfejlesztését követően a vállalat 1953-ban bővítette kínálatát az AS 15-ös modellel. A jármű új, ötsebességes G 85-ös Hurth-váltóval rendelkezett, amellyel az erőleadó tengelyt motoros tengelyként is lehetett kapcsolni. Ez, valamint a kiegészítő lépésben való haladást lehetővé tévő fokozat igény szerint volt kapható. Ezenkívül rendelkezésre állt egy fordító hajtómű is, amelynek segítségével bármely sebességfokozat előre, illetve hátra is működött.

modell:	*Schlüter AS 15 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1558*
gyártott darabszám:	*3306*



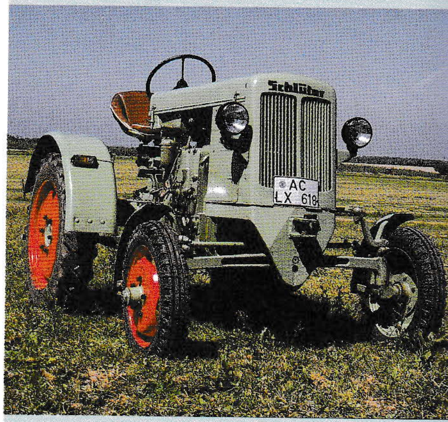
Schlüter AS 18 E

A Schlüter AS 18-as E kivitelben is létezett, mint a képen látható 1956-ban készült jármű, gyorsabb ötsebességes váltóval, amely 29,9 km/óra végsebességre képes és nagy hátsó kerekekkel rendelkezett. Az 1450 kg súlyú traktort sűrített levegőjű fékberendezéssel is ellátták. Igény szerint felszerelték erőleadó tengellyel, szíjtárcsával, kaszával, tetővel és sok más egyéb kiegészítővel.

modell:	*Schlüter AS 18 E*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1956*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1610*
gyártott darabszám:	*1600*

Schlüter AS 15 D

1954 júniusától az új Schlüter ASM 15 motort építették be az AS 15-ös mode be, amely azonos motorteljesítménny de csökkentett lökettérfogattal rendelk zett. Az AS 15 egy igen sikeres megfelelő mezőgazdasági traktor vo amely figyelemre méltó eladási számok ért el. A képen egy 1955-ben készü jármű látható.



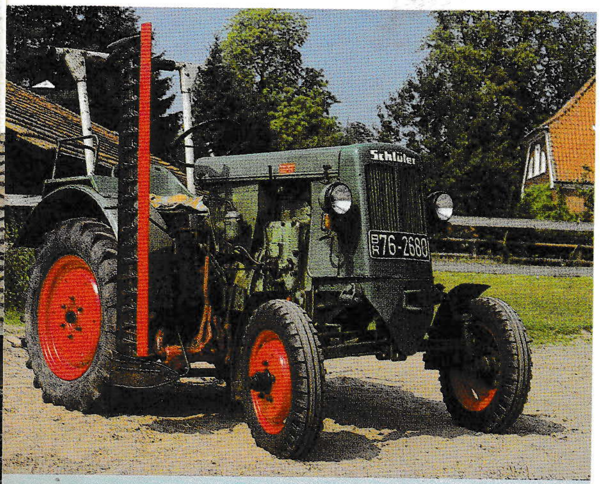
modell:	*Schlüter AS 15 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1506*
gyártott darabszám:	*3306*

Schlüter AS 22

Az AS 22-es kicsi kéthengeres traktor volt, amely a DS 15 és DS 25 közötti hiányt pótolta. Ötsebességes Hurth-G-76-os váltóval rendelkezett, és itt is kapható volt egy gyorsabb váltózat. Motorként először a kéthengeres ED 22 szolgált, majd a Schlüter ASM 22, illetve ASM 22 A. Igény szerint rendelhető volt hozzá különböző gyártmányú emelő is. Itt egy magas kerekű, 1953-ban készült traktor látható.

modell:	*Schlüter AS 22*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2356*
gyártott darabszám:	*2706*





Schlüter AS 18

Az AS 18-as Schlüter-modell a DS 15-ös utódja volt. Vele ellentétben az új AS 18 erősebb egyhengeres, négyütemű ASM 18-as Schlüter dízelmotorral rendelkezett, amely szintén az ívkamrás égési eljárás szerint működött. Az itt látható 1954-es jármű oldalkaszával és borulás elleni kengyellel volt felszerelve.

modell:	*Schlüter AS 18*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1956*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1610*
gyártott darabszám:	*1600*



Schlüter AS 45

A nagy Schlüter, amely a tíz példányban készült még erősebb AS 55-östől eltekintve – amelyeket valószínűleg kizárólag exportra gyártottak –, az akkori Schlüter-flotta vezérhajója volt. Gyors kivitelű váltójával 30 km/órás sebességre volt képes, zárt vezetőfülkével és sűrített levegőjű fékberendezéssel rendelkezett. Itt egy hasonló 1955-ös példány látható.

modell:	*Schlüter AS 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*45/33*
lökettérfogat (cm³):	*4830*
gyártott darabszám:	*109*



Schlüter AS 30

Az 1954 végén megjelent AS 30-as típus pótolta a DS 25-ös modellt, amellyel lényegében azonos volt, eltekintve megnövelt teljesítményétől. Igény szerint választani lehetett egy ZF típusú ötsebességes, vagy egy augsburgi (Renk) fogaskerékgyár által készített hétsebességes váltó között, amely a ZF-váltóval szemben két lépésben való haladást lehetővé tévő fokozattal is rendelkezett. Az AS 30-as modell, mint közúti vontató, 31,2 km/órás gyors áttétellel is működött.

modell:	*Schlüter AS AS 30*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1957*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3114*
gyártott darabszám:	*597*

Schlüter AS 45

1955–1958 között a nehéz AS 45-ös dízeltraktor tette teljessé a Schlüter Művek kínálatát. Rendkívül nagy vonóerejű, és a legnehezebb munkákra is alkalmas jármű volt. Két különböző váltóval rendelkezett, öt sebességfokozattal ellátva. Háromhengeres, négyütemű dízelmotorral szerelték fel, valamint kérésre dupla kuplungos erőleadó tengellyel. A képen egy szépen felújított 1955-ös jármű látható.



modell:	*Schlüter AS 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*45/33*
lökettérfogat (cm³):	*4830*
gyártott darabszám:	*109*



Schlüter ASL 130

Mivel a kiskategóriájú traktorok léghűtéses motorral különösen jól eladhatóak voltak, ezért a Schlüter vállalat 1956-ig ilyen, közvetlen befecskendező eljárás szerint működő motorokat fejlesztett ki. Két új traktort mutattak be, amelyek korszerűsített, egyrészes motorburkolattal rendelkeztek. A kisebb, az ASL 130-as modell a Schlüter által valaha gyártott legkisebb traktor, amelyet ötsebességes váltóval és lépésben való haladásra szolgáló fokozattal szereltek fel.

modell:	*Schlüter ASL 130*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1958*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*1256*
gyártott darabszám:	*650*



Schlüter SL 15

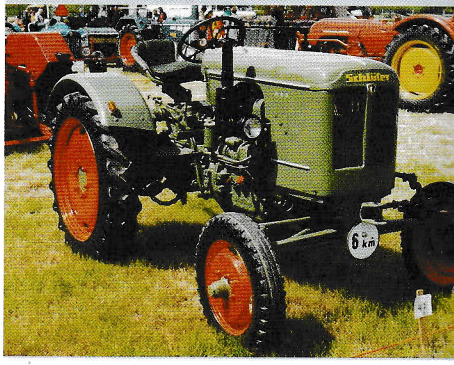
A 15 LE-s Schlüter SL 15-modell egy kisvontató volt, léghűtéses, egyhengeres Schlüter-dízelmotorral, ZF típusú ötsebességes váltóval, illetve lépésben való haladáshoz szükséges fokozattal volt felszerelve. Az erőleadó tengely és a differenciálzár az 1150 kg-os traktor szériafelszereltségéhez tartozott; az emelő, a kasza és a sok egyéb tartozék rendelhető volt. Ezt a vontatót 1959-ben gyártották.

modell:	*Schlüter SL 15*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1962*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1256*
gyártott darabszám:	*310*

Schlüter ASL 160

Az 1957 tavaszán bemutatott két léghűte
ses traktor közül az ASL 160-as volt a na
gyobb. AS 160-as jelöléssel vízhűtéses vá
tozatban is kapható volt. Mindkét jármű ke
különböző Hurth G 85-ös váltóval volt fe
szerelve. Ettől a gyártótól származott a hid
raulikus berendezés is. Igény szerint dupl
kuplungos motoros erőleadó tengely is ren
delhető volt.

modell:	*Schlüter ASL 160*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1958*
LE/kW:	*16/11,7*
lökettérfogat (cm³):	*1506*
gyártott darabszám:	*346*





Schlüter AS 241 A

Míg a Schlüter vállalat az 1950-es évek közepéig egy átlátható gyártási programot hozott létre, addig később egyre gyakrabban cserélgette a modelleket, a típusjelzést és a gyártási kivitelezést, amelyek általában kevés darabszámot produkáltak. Így az AS 240 N motorjának közvetlen befecskendezésre való átépítése és lökettérfogatának csekély emelése után létrejött az AS 241-es modell, amelyet csupán hat hónapig gyártottak.

modell:	*Schlüter AS 241 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*2512*
gyártott darabszám:	*171*

Schlüter S 25

A Schlüter S 25-ös egy vízhűtéses, kéthengeres Schlüter ASM 250 típusú dízelmotorral rendelkező középnehéz traktor volt. Gyártása alatt különböző hatsebességes Hurth-váltókkal szerelték fel. Az erőleadó tengely szériatartozék volt, míg a motoros erőleadó tengely, a szíjtárcsa, a kasza és a többi kiegészítő felár ellenében volt rendelhető. Ezenkívül a vevőnek a fényezésben is volt választási lehetősége.



modell:	*Schlüter S 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1961*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*2512*
gyártott darabszám:	*860*



Schlüter AS 240

Az 1957 februártól megjelent AS 240-es pó
tolta az AS 22-es kifutó modellt, amelytől ú
motorháztetővel és két LE-vel különbözött
Ezenkívül a kerekenkénti rugózású első ten
gely is új volt. A traktorban egy ötsebességes
Hurth-váltó működött, amelyet kérésre a lé
pésben való haladáshoz szükséges öt foko
zattal is felszerelték. Az AS 240-es modellt ha
marosan felváltotta az új váltóval rendelkező
AS 240 N.

modell:	*Schlüter AS 240*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957*
LE/kW:	*24/17,6*
lökettérfogat (cm³):	*2425*
gyártott darabszám:	*300*

NDK traktorok – a Maulwurf és a Brockenhexe



RS 03/30 Aktivist

Ahogy Németország nyugati részén, úgy a szovjet megszállási övezetben és a későbbi NDK-ban is gyártottak mezőgazdasági traktorokat. Persze a Közép-Németországban lévő üzemeket már 1945-ben kisajátították kártalanítás nélkül, és a következő évben állami üzemekké nyilvánították őket. 1948-ban több jármű- és motorgyárat is „IFA Industrieverband Fahrzeugbau" néven központi irányítás alá vettek, mint például a nordhauseni, a brandenburgi és a schönebecki traktorgyárat. A következő években a jó és bevált traktorok sora készült el, úgymint az RS 01/40 Pionier, a „Brockenhexe" nevezetű RS 02/22, valamint az ismert RS 04/30-as Harz- és Famulus-modellek. Ezekhez csatlakozott még pár érdekes vontató. Az NDK traktorok problémája az volt, hogy túl kevés volt belőlük, és a meglévő példányok motorja alkalmatlan vagy túl gyenge volt. A brandenburgi traktorgyárban (BTW) 1949 májusától megkezdték a 30 LE-s Aktivist RS 03/30 kerekes traktor, tehát a harmadik 30 LE-s NDK kerekes traktor gyártását. Az eredetileg generátoros traktoroknak tervezett gépekben egy Orenstein & Koppel, a későbbi MBA vállalat által tervezett és szériagyártásra készített vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű V formájú dízelmotor működött. A motor munkamódszere a légtárolós és a befecskendezős eljárás kombinációjából állt. A szériagyártást a Babelsbergben lévő akkori Orenstein & Koppel Művek – most Karl-Marx-Művek – végezte. A 30 LE-s traktor motorja megfelelő teljesítményű volt, azonban a rövid tengelytáv és a hiányos súlyelosztás miatt nem tudott elég erőt kifejteni. A képen látható traktor az első szériából származik.

modell:	*RS 03/30 Aktivist*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1951*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3325*
gyártott darabszám:	*3761*

RS 03/30 Aktivist

Az Aktivist szélvédővel és/vagy tetővel is kapható volt. Jól felismerhető a jármű rövid tengelytávja és magas, tömzsi építési módja. Az Aktivist kompakt építésű, súlya mindkét kivitelben 2250 kg. A felszereléshez hozzátartozott a szíjtárcsa és az erőleadó tengely, hidraulikával azonban még nem rendelkezett. A gyártás korai beszüntetésének oka a nem igazán sikerült konstrukció, valamint a technikai elégtelenség.

modell:	*RS 03/30 Aktivist*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1952*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3325*
gyártott darabszám:	*3761*





RS 03/30 Aktivist

A négysebességes váltóval felszerelt Aktivist tengelytávja nagyon rövid, illetve első tengelye túlzottan elöl volt, ami sajátságos külsőt kölcsönzött neki. Ennél még rosszabb volt a kedvezőtlen súlyelosztás, amely rossz kormányzást és teher alatti felágaskodást eredményezhetett. Ezért megpróbálták az első tengelyt a hűtő előrehúzásával terhelni, valamint a tengelyen súlyokat elhelyezni. Egyik eljárás sem vezetett javuláshoz. Itt egy javított kivitelű 1951-es jármű látható.

modell:	*RS 03/30 Aktivist*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1952*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3325*
gyártott darabszám:	*3761*

RS 02/22 Brockenhexe

Az 1949-től a nordhauseni traktorgyárban gyártott Brockenhexe volt a második olyan NDK kerekes traktor, amely háború előtti alkatrészekből készült. A 22 LE-s motor és a váltó a Normag vállalattól, a kerek motorháztető az Orenstein & Koppel/MBA SA 751-es traktortól származott, amelynek szerszámgépei károsodás nélkül átvészelték a háborút. Az RS 02/22 súlya 1775 kg volt, az erőleadó tengely és a szíjtárcsa szériatartozék volt. A képen szereplő jármű az első gyártási évből származik.

modell:	*RS 02/22 Brockenhexe*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1952*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	*1950*





RS 02/22 Brockenhexe

A Brockenhexe az első években pótolta az NDK mezőgazdaságában lévő hiányokat, habár kinézetre ez a mezőgazdasági traktor nem felelt meg a gazdaság kollektivizálásával kapcsolatos feladatoknak és az azzal járó nagy művelési területek ellátásának. Sokkal inkább megfelelt kisebb, esetleg közepes gazdaságok traktorának. A Brockenhexe szilárd, doboz alakú vezetőfülkével is kapható volt. Itt egy 1951-es kaszával felszerelt vontató látható.

modell:	*RS 02/22 Brockenhexe*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1952*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2198*
gyártott darabszám:	*1950*

RS 01/40 Pionier

A Pionier kerekes traktor volt az első NDK-ban készült jármű, és ezzel az ország első traktorgenerációjához tartozott. Ugyanakkor a legnagyobb teljesítményű modell volt, amelyet évekig nem pótolhatott megfelelő utód. Rendkívül erős vonóereje legendás volt, amelynek során a termelőszövetkezetek legfontosabb járműve lett. Szerkezetileg a néhai 40 LE-s FAMO-kerekes traktoron alapult, amelynek dokumentumait sikerült megőrizni a háború alatt. Ez a zárt vezetőfülkéjű Pionier 1951-ben készült.



modell:	*RS 01/40 Pionier*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1956*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5022*
gyártott darabszám:	*20 123*



RS 01/40 Pionier

Az elnyűhetetlen Pionier négyhengeres négyütemű, vízhűtéses dízelmotorral és ötse bességes váltóval volt felszerelve, amel 17,5 km/órás sebességet tett lehetővé. Von tatóüzemben a traktorok sokszor sűrített leve gőjű fékberendezéssel működtek. Súly 3200 kg volt. A képen egy viszonylag ritka nyitott kivitelű 1954-es Pionier látható.

modell:	*RS 01/40 Pionier*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1956*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*5022*
gyártott darabszám:	*20 123*



RS 04/30

A művelési munkákhoz szükséges sebességfokozat révén az RS 04/40-es modell 1 km/órás sebesség alatt volt képes dolgozni. A talajtól való 470 mm-es távolsága különösen alkalmassá tette ezekre a munkákra. A szériafelszereltséghez tartozó zárt vezetőfülke tágas volt, amit később egy eresztető váltott fel. A 30 LE-s modell – itt egy 1954-es kaszatartóval és elöl elhelyezkedő kaszameghajtóval felszerelt jármű látható – a nagyobb szántóterületek helyett inkább a közepes nagyságú üzemek számára felelt meg.

modell:	*RS 04/30*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3012*
gyártott darabszám:	*7574*

RS 08/15 Maulwurf

Az NDK mezőgazdasága számára nagy jelentőségű volt ez az 1949-től próbaként működő vontató. 1952-ben megkezdődött a 08/15-ös modell szériagyártása. Rendkívül sokoldalú konstrukció volt, amely a földművelés nagyszámú lehetőségét kínálta. Mivel nem állt rendelkezésre megfelelő dízelmotor, kénytelenek voltak egy vízhűtéses, kéthengeres, kétütemű személyautó porlasztós motorját felhasználni. Az előremutató konstrukció egyetlen gyenge pontja a motor volt.

modell:	*RS 08/15 Maulwurf*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1956*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*690*
gyártott darabszám:	*5751*





RS 01/40 II Harz

A Harz-modell az időközben elavult Pionier átdolgozott formája volt. A lekerekített formák mellett a Harz kerekenkénti rugózású első tengelyt is kapott, amelynek következtében megnőtt a talajtól való távolsága, valamint egy négysebességes váltó módosított fokozatával is felszerelték. Emellett lehetőség nyílt egy hidraulikus emelő felszereléséhez is. A Pionierrel szemben még két kiegészítő lóerővel rendelkezett. Rövid gyártásának a Famulus-modell bevezetése vetett véget. Az itt látható járművet 1957-ben gyártották.

modell:	*RS 01/40 II Harz*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1958*
LE/kW:	*42/30,7*
lökettérfogat (cm³):	*5022*
gyártott darabszám:	*2175*



RS 04/30

Az először 1953-ban megjelent RS 04/30 traktor volt az első igazán önálló NDK-ban készült traktor. A valamivel „hosszabb lábú", 2600 kg nehéz, középosztályú traktor elemes építési módban készült, és egy akkoriban jó minőségű, kéthengeres dízelmotorral rendelkezett. Ötsebességes váltója 3,6 és 18 km/óra közötti sebességet tett lehetővé. Nem volt erősebb a pechesebb Aktivist típusnál, azonban megváltozott viszonyai révén rátermettebb volt. A képen szereplő példány 1954-ben készült.

modell:	*RS 04/30*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3012*
gyártott darabszám:	*7574*

Bukh – dán traktorok

Bukh DZ 30

A dániai Kalundborgban működő Bukh vállalat eredetileg hajó- és helyhez kötött motorokra volt specializálódva, majd a második világháború után megkezdte a 30 és 45 LE-s dízeltraktorok gyártását. Mindkét típust az 1950-es években állították elő. A 30 LE-s modell – itt egy felújított, kagylóformájú sárvédőkkel felszerelt 1952-es jármű látható – súlya 1600 kg volt, vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű Bosch befecskendező pumpájú dízelmotorral, illetve egy hátrameneti fokozattal ellátott hatsebességes váltóval rendelkezett, amely 1,68-21 km/órás sebességet tett lehetővé. Nyomtávolsága, figyelembe véve földművelési alkalmasságát, 102 és 172 cm között 10 cm-ként állítható volt. Bukh-traktorokkal nemcsak Dániában, hanem külföldön, például Hollandiában is lehetett találkozni, habár a gyártott darabszám a nagyüzemekhez képest csekély maradt.

modell:	*Bukh DZ 30*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1959*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2043*
gyártott darabszám:	–



Bukh Super 302

1959 vége felé a két DZ 30-as és DZ 45-ös Bukh-modell helyére a két új típus, a 302-es és a 452-es lépett. Mindkettő nagyobb lökettérfogattal és motorteljesítménnyel rendelkezett. A Super 302-es – itt egy 1965-ös, 12,4-28-as hátsó kerekekkel felszerelt jármű látható – 1670 kg-ot nyomott, vízhűtéses, kéthengeres, négyütemű, 2000/perc fordulatszámú dízelmotorral, illetve nyolc előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal ellátott váltóval volt felszerelve, amely 1,5-24 km/óra között mozgott. Az új Bukh-mo dellek erőleadó tengellyel – kérésre függet len motoros erőleadó tengellyel –, illetve szíjtárcsával és hárompontos hidraulikáva rendelkeztek.

modell:	*Bukh Super 302*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1967*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2250*
gyártott darabszám:	–



David Brown – a Cropmasterrel elért sikerek

Cropmaster 25 C

Az eredetileg váltókat előállító, melthami angol David Brown vállalat, közösen az ír Harry Fergusonnal 1935-ben belekezdett a traktorgyártásba. Miután az ír vállalat egyesült a Henry Ford céggel, 1939-től David Brown egyedül folytatta a gyártást. A háború alatt ismertté váltak a Royal Air Force számára nagy mennyiségben készített repülőgép-szállító traktorok. 1946 végén a vállalat bemutatta a híres Cropmastert, amelynek szériagyártása a következő év áprilisában kezdődött meg. Egy vízhűtéses, négyhengeres benzin-petróleum motorral működő, 1550 kg súlyú jármű volt. A Cropmaster elektromos önindítóval, valamint két hátrameneti fokozattal ellátott hatsebességes váltóval rendelkezett, amely 2,9 és 26,5 km/óra sebességre volt képes. A képen az első gyártási évből származó jármű látható.



modell:	*Cropmaster 25 C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1953*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*2523*
gyártott darabszám:	–



Cropmaster 25 D

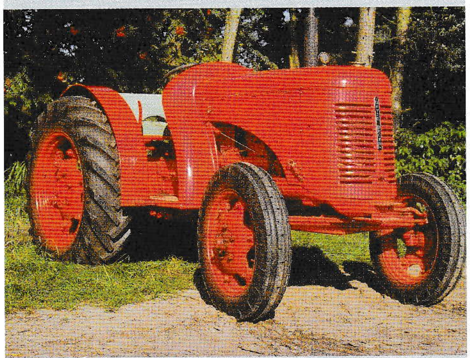
A vevők által hamar előnyben részesített 25 D jelölésű dízellel, David Brown folytathatta sikerét a mezőgazdaságban. A gyártó vízhűtéses, négyhengeres, négyütemű dízelmotorja a közvetlen befecskendezéssel és a porlasztós kivitelhez képest kissé módosított értékekkel – ettől a motor fordulatszáma 2000-ről 1800/percre csökkent – remekelt. A hatsebességes váltó megmaradt, végsebessége ezzel szemben 23,9 km/órára csökkent.

modell:	*Cropmaster 25 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1953*
LE/kW:	*34/24,9*
lökettérfogat (cm³):	*2402*
gyártott darabszám:	–

Cropmaster 25 C

A Cropmaster 1949-ig, amelynek külsejét a vezetőfülke szóró-, illetve szélvédőlemeze tett jellegzetessé, benzin-petróleum kivitelben volt kapható. Ugyanabban az évben egy dízelkivitel bővítette a választékot. A képen egy porlasztós, 10-28-as hátsó kerekekkel rendelkező, 1950-ben készült jármű látható.

modell:	*Cropmaster 25 C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1953*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*2523*
gyártott darabszám:	–





Cropmaster 25 D

Az utolsó Cropmaster kivitelekről ismeretlen okokból eltűnt a vezetőfülke előtti védőlemez. A 25 D típusú dízeltraktort szériában 11-28-as hátsó kerekekkel, állítható nyomtávolsággal, illetve kérésre erőleadó tengellyel és szíjtárcsával is felszerelték. Itt egy tökéletesen restaurált, a gyártás utolsó évéből származó traktor szerepel.

modell:	*Cropmaster 25 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1953*
LE/kW:	*34/24,9*
lökettérfogat (cm³):	*2402*
gyártott darabszám:	–



David Brown 50 D

1953-ban a 30 C és D típus leváltotta a Cropmaster 25-ös modelljét, az 50 D pedig egyidejűleg bővítette a kínálatot. Az 50 D egy erős hathengeres, vízhűtéses dízelvontató volt, súlya 2535 kg, két kúszósebességgel kiegészített hatsebességes váltóval rendelkezett, sebessége 2,1 és 21,8 km/óra között mozgott. A jármű 11-38-as hátsó kerekekkel, állítható nyomtávolsággal, kérésre modern hidraulikával volt felszerelve. Az itt szereplő példányt 1954-ben gyártották.

modell:	*David Brown 50 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1959*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*4059*
gyártott darabszám:	–



David Brown 950

David Brown már 1956-ban megünnepelhette százezredik traktorának előállítását, 1958-ban pedig megjelent az új, 950-es modell, melyet kizárólag dízelmotorral szállítottak. Erős munkagép volt 1865 kg tömegével és 45 LE-s, vízhűtéses, négyhengeres, négyütemű motorjával. Ez a meghajtás lehetővé tette a 2200/perces fordulatszám elérését. Hatsebességes váltója, amely két tolatási áttételt is biztosított, minimum 2, maximum 17,2 km/órás sebességet tett lehetővé.

modell:	*David Brown 950*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1963*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2705*
gyártott darabszám:	–

David Brown 50 C

A mezőgazdasági traktorok gyártása mellett a David Brown vállalat még mindig foglalkozott speciális repülőgép-szállító traktorok előállításával. A mezőgazdasági kivitelektől felszerelésükben eltérő járműveket katonai és civil használatra is vásárolták. A képen egy szépen felújított, 50 LE-s porlasztós motorral felszerelt, 1953-as jármű látható.

modell:	*David Brown 50 C*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1959*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*4059*
gyártott darabszám:	–



David Brown 900

Ugyancsak 1958-tól létezett a David Brown 900-as modell is, amely egy 42 LE-s, 3/40-es háromhengeres, közvetlen befecskendezésű, vízhűtéses, David Brown dízelmotorral rendelkezett. A jármű saját gyártmányú két hátrameneti fokozattal ellátott nyolcsebességes váltóval volt felszerelve, súlya 2250 kg. David Brown Németországban is megpróbált hódítani, azonban minimális sikerrel járt. Az itt látható traktor 1958-ban készült, és kagylóformájú hátsó sárvédőkkel ellátott.

modell:	*David Brown 900*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1963*
LE/kW:	*42/30,7*
lökettérfogat (cm³):	*2526*
gyártott darabszám:	–



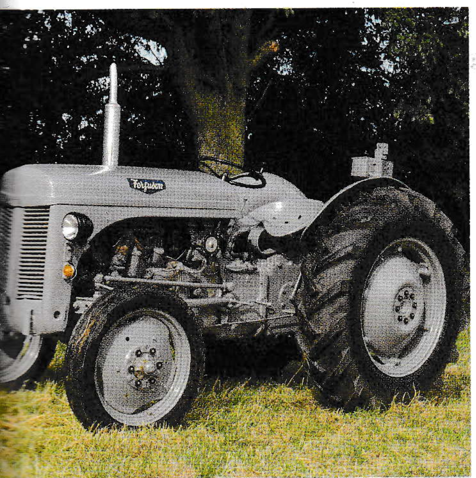
Ferguson – a kis szürke traktor gyártója

Ferguson TE 20

Az ír Harry Ferguson röviddel a háború kitörése előtt feltalálta a hárompontos felfüggesztést, majd azokat a David Brown-traktorokba szándékozott beszerelni. Nem sokkal később létrejött Henry Forddal egy megállapodás, amely nem sokáig állt fenn. Miután Ferguson sok újítást vitt a Fordson-vontatókba, azokat keserű szabadalmaztatási viták követték, majd végül a szétválás. Ezután Ferguson egyedül építette tovább a traktorokat, amelyek nagy hasonlóságot mutattak az 1939-ben bemutatott Fordson 9 N gépekkel. Ezek a modellek nagyságuk ellenére nagyon fordulékonyak és könnyűek voltak, valamint súlyuk optimálisan eloszlott az első és a hátsó tengely között. Ezekkel a jelentéktelen járművekkel a következő években hallatlan sikereket ért el. Itt egy 1952-es TE 20-as Ferguson látható.

modell:	*Ferguson TE 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1948*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*1962*
gyártott darabszám:	*500 000 feletti össztermelés*





Ferguson TE 20 keskeny nyomtávú

A legkisebb Ferguson traktor, amelyet Coventry nevű gyárából a világon mindenhová szállítottak, négysebességes váltóval, maximum 15,7 km/órás sebességgel, állítható nyomtávolsággal és 1150 kg súllyal rendelkezett. Maximális teljesítményét 1600/perc fordulatszámon érte el. Soros művelési munkákra kis darabszámban speciális keskeny nyomtávú kivitel is létezett – itt egy 1952-es jármű látható.

modell:	*Ferguson TE 20 Schmalspur*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1948*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*1962*
gyártott darabszám:	–

Ferguson TEA 20

A kis szürke Ferguson nem csak Angliában volt jelen. Az amerikai piacon is nagyon népszerű volt a jármű. Egyelőre a TE 20-ast egy importált Continental-motorral szerelték fel. Ezt a motort 1948-ban leváltotta egy saját gyártmányú, vízhűtéses, négyhengeres standard porlasztós motor. Az ezzel a motorral rendelkező járműveket TEA 20-nak nevezték. A képen látható tökéletesen felújított traktor 1954-ből származik.



modell:	*Ferguson TEA 20*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1956*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*1870*
gyártott darabszám:	*500 000 feletti össztermelés*



Ferguson TEF

1951 meghozta a Ferguson számára a dízelmotorokra való átállást, amelyet a porlasztós változat mellett kínáltak. A járművet TEF-fel jelölték. A vezető helye minden modellnél a váltó felett volt, lábait pedig egy lábtartóra helyezte. A TEF súlya 1225 kg volt, négyhengeres, vízhűtéses dízelmotorral rendelkezett, végsebessége 21,3 km/óra volt. Ez a felújított jármű 1954-ben készült, és a gyártó hárompontos felfüggesztéssel szerelte fel.

modell:	*Ferguson TEF*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1956*
LE/kW:	*29/21,2*
lökettérfogat (cm³):	*2095*
gyártott darabszám:	*500 000 feletti össztermelés*



Ferguson FE 35

1953-ban Harry Ferguson eladta vállalatát a kanadai Massey-Harris gyártónak. Ezután a cégnév Massey-Harris-Ferguson Ltd.-re változott. Eddig összesen 339 420 darab traktort gyártottak. 1956-ban bemutatták az erősebb FE 35-ös modellt, amelynek motor- és hűtőburkolata kerekebb formát kapott. Ezek a traktorok aranyszínűre fényezett hajtóművel tűntek ki a vetélytársak közül. Motorként vagy a vízhűtéses, standard, négyhengeres dízel szolgált, vagy ugyanaz csak porlasztós kivitelben. Ez a porlasztós jármű 1957-ben készült.

modell:	*Ferguson FE 35*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*31,5/23,1*
lökettérfogat (cm³):	*2187*
gyártott darabszám:	*220 614*

Massey-Ferguson MF 35

1957-ben átváltoztatták az FE 35 jelölését MF 35-re. Ezzel eg időben pirosra fényezték a motorháztetőt, a sárvédőket és az ülést míg a motor, a váltó, a felnik és a hűtőrács szürke maradt. Techni kailag nem változtattak a traktoron. Míg a továbbra is kapható por lasztós motor 31,5 LE-vel rendelkezett, addig a dízeltraktor 37,5 LE volt. Mindkét kivitel két hátrameneti fokozattal ellátott hatsebessé ges váltóval volt felszerelve.

modell:	*Massey-Ferguson MF 35*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*37,5/27,5*
lökettérfogat (cm³):	*2259*
gyártott darabszám:	*220 614*





Massey-Ferguson MF 65

Az MF 65 erős vonóerejű traktort tartozékok sokaságával és a szerszámok felszerelésének lehetőségével kínálták. Ezekhez tartozott az első hidraulika is. Súlya 1820 kg volt, hátsó kerekei 11-32-es standard mérettel rendelkeztek. A képen egy 1960-ban gyártott, felújítás nélküli traktor szerepel.

modell:	*Massey-Ferguson MF 65*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1964*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*3146*
gyártott darabszám:	–

Massey-Ferguson MF 65

1958-ban jelent meg először a piacon az új MF 65-ös modell. Miután a Massey-Ferguson átvette az angol Perkins Ltd. motorgyárat, motorjukat az MF-vontatókba is beépítették. A 65-ös típus egy négyhengeres, Perkins örvénykamrás A 4/192 típusú, vízhűtéses dízelmotorral rendelkezett, valamint két hátrameneti sebességfokozattal ellátott hatsebességes váltóval, amely 23,2 km/órás végsebességre volt képes. Ezek a traktorok szériában differenciálzárral, illetve hárompontos hidraulikával voltak felszerelve. It egy 1958-as, oldalkaszás jármű látható.

modell:	*Massey-Ferguson MF 65*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1964*
LE/kW:	*50/36,6*
lökettérfogat (cm³):	*3146*
gyártott darabszám:	–



ordson – Mit E 27, Major és Dextra sikere

ordson E 27 N

z 1917-es híres F-modellen alapuló ordson N az 1930-as évek végére – égtömlős abroncs és egyéb javítások elenére is – lemaradt technikailag. A háboú vége után azonnal megjelent utódja, z E 27, amely ugyancsak négyhengeres, izhűtéses, porlasztós motorral rendelezett. Az elődjével sokban azonos trakort az elején még gyakran vaskerekekkel s kapaszkodókkal látták el. Közúti forgaom esetén – mint a képen látható 1946-s járműnél – futógyűrűkkel szerelték fel.

nodell:	*Fordson E 27 N*
vjárat/gyárt. időszak:	*1945–1952*
E/kW:	*27/19,8*
ökettérfogat (cm³):	*4184*
yártott darabszám:	*összesen 236 000*





Fordson E 27 N

A Fordson E 27 N típus volt az első háború utáni angol traktor, és szériagyártása 1945. március végéig tartott. A Fordson-traktorok jellegzetessége sötétkék fényezés volt, narancssárga felnikkel. Az E 27 N-modellt állítható nyomtávolsággal, háromsebességes váltóval, és kérésre elektromos önindítóval szerelték fel. A Fordson N-nel ellentétben a vezetőülés jóval magasabban helyezkedett el, amely jobb látási viszonyokat eredményezett. A képen egy 1946-ban gyártott, elöl és hátul gumibevonatú vaskerekekkel rendelkező traktor látszik.

modell:	*Fordson E 27 N*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1952*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*4184*
gyártott darabszám:	*összesen 236 000*

Fordson E 27 P 4

1948-tól az E 27 dízelmotorral is kapható volt. A vevők számára rendelkezésre állt a Perkins P 4 négyhengeres, 30 LE-s dízelmotor, illetve ugyanattól a gyártótól a 45 LE-s, hathengeres, P 6-os dízel. Itt egy felújított, 30 LE-s, kagylószerű sárvédőkkel felszerelt, 1948-as jármű látható. A P 4-es motorral és 11-36-os standard hátsó kerekekkel ellátott Fordson súlya 2000 kg volt.



modell:	*Fordson E 27 P 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1952*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*3155*
gyártott darabszám:	*összesen 236 000*



Fordson E 27 P 6 Major

A Perkins dízelmotorokkal rendelkező Fordson-traktorok hűtőrácsán egy sérülékeny, négy karikából álló cégjel volt. Az erős hathengeres, 23 000 darabszámával nagy sikert ért el. Mindkét kivitel elősegítette a Fordson-dízelmotor áttörését. A képen hidraulikával rendelkező P 6 Major szerepel a gyártás utolsó évéből.

modell:	*Fordson E 27 P 6 Major*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1952*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4730*
gyártott darabszám:	*23 000*



Fordson E 27 N Roadless E

A Fordson E 27 N gyártásánál is nagy szám
ban alkalmazták az angol Roadless Tractio
Ltd. félláncos változatát. Ezek a láncos vont
tógépek négyhengeres, vízhűtéses porlas
tós motorral rendelkeztek, amelyek 27 LE-
teljesítményüket 1200/perc fordulatszámo
adták le. A traktorokba a standard vontató h
romsebességes váltóját szerelték. Az id
közben ritka járművek nagy részét exportá
ták.

modell:	*Fordson E 27 N Roadless E*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1952*
LE/kW:	*27/19,8*
lökettérfogat (cm³):	*4184*
gyártott darabszám:	–



Fordson New Major

1952-ben az E 27 N sikermodellt leváltotta a teljesen átszerkesztett New Major. Lekerekített motorburkolattal, négyhengeres, vízhűtéses Ford porlasztós vagy dízelmotorral szerelték fel. A dízel kivitel az 1953-ban eladott traktorok háromnegyedét tette ki, ezzel egyre fontosabb szerepet játszott az eladásban. 1955-ben beszüntették a porlasztós motorok gyártását. A képen egy restaurált 1953-as dízelvontató szerepel.

modell:	*Fordson New Major*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1958*
LE/kW:	*42/30,7*
lökettérfogat (cm³):	*3610*
gyártott darabszám:	–

Fordson Super Major

1958-ban megjelent a Fordson Major utódja, a Super Major. Erős, 2350 kg súlyú traktor volt, amelyet kizárólag a vízhűtéses, négyhengeres E 1 ADDN típusú Ford-dízelmotorral lehetett megvásárolni. A motor nagyon modern konstrukciójú volt, öt helyen csapágyazott forgattyús tengellyel, és fogaskerekek által hajtott vezértengellyel. A traktor két hátrameneti fokozattal ellátott hatsebességes váltóval volt felszerelve, valamint felár ellenében hidraulikával, erőleadó tengellyel, szíjtárcsával és egyéb tartozékokkal volt rendelhető. Az itt látható példány 1959-ben készült.

modell:	*Fordson Super Major*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1964*
LE/kW:	*52/38*
lökettérfogat (cm³):	*3610*
gyártott darabszám:	–





Fordson Power Major

A Super Major-modellel motorikusan azono
Power Major – itt egy szépen restaurált
1960-as jármű szerepel – két hátrameneti fo
kozattal kiképzett hatsebességes váltóva
volt felszerelve, mellyel 3,3 és 22,1 km/óra kö
zötti sebességre volt képes. Súlya 2475 kg
hátsó kereke 11-36-os.

modell:	*Fordson Power Major*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1964*
LE/kW:	*52/38*
lökettérfogat (cm³):	*3610*
gyártott darabszám:	–



Fordson Dexta

Az 1950-es évek végén nemcsak Angliában, hanem Európa többi részén és a tengerentúlon is egyre nagyobb igény volt a traktorokra, amelyből a Dexta hasznot húzott. A nagyszériás gyártás jutányos árai még Németországban is sikereket hozott. Egyedül az 1960-as évben 2089 példány került a forgalomba. Itt egy felújított, tetővel felszerelt 1959-es Dexta látható.

modell:	*Fordson Dexta*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1965*
LE/kW:	*31/22,7*
lökettérfogat (cm³):	*2360*
gyártott darabszám:	–

Fordson Dexta keskeny nyomtávú

A Dexta egy jól megszerkesztett, fordulékony középosztályú traktor, amelyet jelentős számban gyártottak. Az itt ábrázolt keskeny nyomtávú kivitel mellett négykerék-meghajtású Dexta is létezett – mindkét esetben azonban csekély darabszámban. Ez a keskeny nyomtávú jármű 1958-ban készült.



modell:	*Fordson Dexta keskeny nyomtávú*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1965*
LE/kW:	*31/22,7*
lökettérfogat (cm³):	*2360*
gyártott darabszám:	–



Fordson Dexta

A figyelemre méltó darabszámban készült – Angliában 1960-ban 27 489 db – Dextához rengeteg tartozék és kiegészítő létezett. Ezek közé tartozott az erőleadó tengely, a dupla kuplungos motoros erőleadó, a szíjtárcsa, a hárompontos hidraulikus emelő és a szabályozó hidraulika stb. A soros művelési munkák figyelembevételével a nyomtávolság többszörösen állítható volt. Ez az 1960-as Dexta hidraulikus homlokrakodóval és borulás elleni kengyellel felszerelt.

modell:	*Fordson Dexta*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1965*
LE/kW:	*31/22,7*
lökettérfogat (cm³):	*2360*
gyártott darabszám:	–



Fordson Dexta

1958. november 22-én Dexta néven bemutattak egy könnyű Fordson-modellt. A Dexta vízhűtéses, háromhengeres, Perkins közvetlen befecskendezős dízelmotorral volt felszerelve. A traktor súlya 1341 kg volt, hatsebességes váltója pedig 2 és 24,9 km/óra közötti mozgást tett lehetővé. Ez a szépen felújított 1960-as példány oldalkaszával és borulás elleni kengyellel rendelkezik.

modell:	*Fordson Dexta*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1965*
LE/kW:	*31/22,7*
lökettérfogat (cm³):	*2360*
gyártott darabszám:	–

International Harvester – a globális vállalkozás



Farmall Cub

A második világháború után kibővült a vállalat választéka. A chicagói művek mellett Angliában, Németországban, Franciaországban és Ausztráliában is léteztek gyárak. 1947-ben jelent meg először a Cub-modell, egy csöppség bal oldalon elhelyezett motorral és jobboldalt az első tengelyig húzódó kormányrúddal. Többek között Franciaországban is gyártották, ahol nagyon elterjedt. Ez volt a gyártó legkisebb traktora. Itt egy 1950-ben készített jármű látható.

modell:	*Farmall Cub*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1958*
LE/kW:	*9/6,6*
lökettérfogat (cm³):	*960*
gyártott darabszám:	–

McCormick WD 9

A W széria nemzetközi traktorait 1940-ben mutatták be először. Vízhűtéses, négyhengeres porlasztós, különböző teljesítményű motorral rendelkeztek. A háború után alternatívaként dízelmotorokat is beépítettek. A WD 9-es McCormick 2700 kg súlyával nagy vonóerejű traktor volt, ötsebességes váltóval, 3,8-26 km/óra közötti sebességgel, vízhűtéses, négyhengeres dízelmotorral szerelték fel. Az itt látható vontató 1948-ban készült.

modell:	*McCormick WD 9*
évjárat/gyárt. időszak:	*1941–1952*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*5520*
gyártott darabszám:	–





McCormick BWD 6

A BWD 6-os típus az angol Doncaster művekből származott, és megegyezett az 1947-ből származó amerikai WD 6-os modellel. Porlasztós, illetve az európai piac számára dízel változatban is kapható volt. A 2363 kg nehéz traktort egy vízhűtéses, négyhengeres dízelmotor hajtotta. Ötsebességes váltója 3,7-től 23,2 km/órás sebességig volt képes. A képen egy 1955-ös traktor szerepel.

modell:	*McCormick BWD 6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1955*
LE/kW:	*36/26,4*
lökettérfogat (cm³):	*3869*
gyártott darabszám:	–

Farmall Cub

A Cub nem volt kifejezetten csak kisebb üze mekben használható kistraktor, nagyobb gazdaságok számára is megfelelt, mint máso dik traktor. Nyomtávolsága 102 és 147 cm kö zött volt állítható. Vízhűtéses, négyhengeres porlasztós motorral volt felszerelve, maximá lis teljesítményét 1600/perc fordulatszámon érte el, illetve háromsebességes váltóval és maximum 10 km/órás végsebességgel ren delkezett. 600 kg súlyával kimondottan kony nyűnek számított. Ez a tökéletesen felújított oldalkaszás Cub 1950-ből származik.



modell:	*Farmall Cub*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1958*
LE/kW:	*9/6,6*
lökettérfogat (cm³):	*960*
gyártott darabszám:	–



McCormick B 450

1956-ban egy új International Harvester sorozatot mutattak be, amelyhez a B 450-es modell is tartozott. Az erős traktor 2748 kg-ot nyomott, és egy vízhűtéses, négyhengeres dízelmotorral volt felszerelve, amely csúcsteljesítményét 1500/perc fordulatszámon érte el. Ötsebességes váltója 2,8 és 27 km/óra közötti sebességet tett lehetővé. Hátsó kerekeit különböző méretű abroncsokkal lehetett ellátni.

modell:	*McCormick B 450*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*4329*
gyártott darabszám:	–



McCormick Super WD 9

1953-ban a McCormick Super WD 9-es modellel a WD 9-es megnövelt teljesítményű kivitele jelent meg a piacon. A felsőkategóriás traktor porlasztós, illetve dízelmotorral is kapható volt. Nagy teljesítményének köszönhetően a Super WD 9 ipari vontatónak is alkalmas volt. Itt egy kagylóhéjszerű sárvédővel felszerelt, 1955-ös Super WD 9-es látható. Lenyűgöző hátsó kerekei előtt jobbra kivehető a szíjtárcsa.

modell:	*McCormick Super WD 9*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1956*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm³):	*5520*
gyártott darabszám:	–

Farmall BM

Az M széria széles nyomtávolságú Farmall-traktorját 1939-ben vezették be az USA-ban. 1948-tól BM jelölés alatt Angliában is gyártották a járművet, ahol szintén nagy sikereket ért el. A 2386 kg-os BM vízhűtéses, négyhengeres porlasztós motorral, illetve egy ötsebességes váltóval rendelkezett. Maximális sebessége elérte a 26 km/órát, nyomtávolsága pedig többszörösen állítható volt.

modell:	*Farmall BM*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1952*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*4059*
gyártott darabszám:	–



Farmall Super BMD

A gazdaságos dízelmotor Angliában is meghódította a piacot. A Doncaster művekben gyártott Super BMD révén a BM egy négyhengeres, vízhűtéses dízelmotort, valamint nagyobb teljesítményt is kapott. A 2431 kg-os széles nyomtávú traktor váltója azonos volt a BM porlasztós vontatóéval, végsebessége és 11-38-as hátsó kerekei úgyszintén. Ez a felújított kis szélvédős jármű 1953-ban készült.

modell:	*Farmall Super BMD*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–11956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4327*
gyártott darabszám:	–



Marshall – kétütemű dízel Angliából

Field Marshall MK I



A gainsboroughi Marshall Sons & Company 1908 óta gyártott belső égésű motorokat. A különböző Lanz-Bulldogok felépítésének tanulmányozása és a gyártóval meghiúsult licencszerződések révén a Marshall 1930-tól a Lanz HR 5 alapján készített egy traktort. A többivel ellentétben a Marshall traktora már a kezdetektől vízhűtéses, előkamrás dízelmotorral rendelkezett. 1945-ben a Marshall M jelölésű modellt átnevezték Field Marshall MK I-re, illetve motorját lekerekített burkolattal gyártották. A járművet háromsebességes váltóval szerelték fel, maximális sebessége 18,1 km/óra volt.

modell:	*Field Marshall MK I*
évjárat/gyárt. időszak:	*1945–1947*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4656*
gyártott darabszám:	–

Field Marshall MK II

1947-ben a II-es széria leváltotta az addigi Marshall MK I-es modellt. Az MK II elődjével ellentétben hatásosabb fékrendszerrel, javított hűtőrendszerrel és nagyobb hátsó kerekekkel rendelkezett. A jármű súlya 2925 kg, háromsebességes váltója 14,4 km/órás sebességre volt képes. A Lanz-Bulldoggal szemben a kétütemű dízelmotor nem rendelkezett égőfejjel, hanem égő kanóccal, majd később gyutaccsal indult. A képen szereplő MK II 1952-ből származik.

modell:	*Field Marshall MK II*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1952*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4656*
gyártott darabszám:	–





Field Marshall MK III a

1952-ben újból módosítottak az egyhengeres Marshall-dízelvontatón. Ebből jött létre az MK III a kivitel, amelynek teljesítménye nagyjából a német Lanz D 4016-os dízel Bulldognak felelt meg. Hiába javították a traktor felszerelésén – például elektromos önindítóval és hárompontos hidraulikával is rendelkezett – az MK III a is elavultnak tűnt. A széria ismertetőjele a narancssárga fényezés és az ezüstfelni volt. Terveztek egy további átdolgozást is, amelyet azonban már nem valósítottak meg. A képen egy tökéletesen restaurált 1952-es jármű látható.

modell:	*Field Marshall MK III a*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1957*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*4656*
gyártott darabszám:	–

Nuffield – nemesi származású traktorok

Nuffield Universal M 4

Röviddel a háború után Lord Nuffield volt az, aki létre hívta a nagyobb volumenű traktorgyártást a William Morris cég keretein belül, amely akkoriban Anglia legnagyobb autógyártója volt. Ezt a vállalkozást a kormány is támogatta, ugyanis a belföldön gyártott traktorokkal devizát spórolhattak. Nagyobb területek megművelésére alkalmas, nagy teljesítményű jármű gyártását tervezték. 1948-ban készült el az erős M 4-es modell, amelynek nem kellett tartania az amerikai importjárművektől. A 2064 kg súlyú, jó szerkesztésű traktor hidraulikával, ötsebességes váltóval és egy négyhengeres, a svájci Sauer céggel közösen kifejlesztett, porlasztós motorral volt felszerelve. 1950-től Perkins-dízelmotor is beszerelhető volt. Az itt szereplő M 4 1953-ban készült.



modell:	*Nuffield Universal M 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1954*
LE/kW:	*38/27,8*
lökettérfogat (cm³):	*3154*
gyártott darabszám:	–



Nuffield Universal 3

A gyártó M 4-es bevált modelljéből álló kínálata 1957-ben bővült a könnyebb, Universal 3-as típussal. A traktorokba egy vízhűtéses, háromhengeres, 2000/perc fordulatszámú dízelmotort, valamint egy ötsebességes, 3–22,7 km/órás sebességre képes váltót szereltek. A jármű súlya 1655 kg, hátsó kerekei 10-, elülső 11-28-as nagyságúak voltak.

modell:	*Nuffield Universal 3*
évjárat/gyárt. időszak:	*1957–1962*
LE/kW:	*35/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2553*
gyártott darabszám:	–

Nuffield Universal M 4

A Nuffield-traktor megbízhatósága révén hamar jó hírnek örvendhetett, és gyorsan betört a piacra. 27,8 km/órás csúcssebességének köszönhetően a közúti forgalomban is gyors járműnek számított. Az Austin és Morris egyesülése révén létrejött British Motor Corporation (BMC) 1954-től megkezdte egy vízhűtéses, négyhengeres dízelmotor gyártását, amely ugyanakkor erősebb motorteljesítménnyel is rendelkezett. 1959-ben ezt 45 LE-ről 56 LE-re emelték. A motoron kívül az M 4-es változatlan maradt. Ez a felújított traktor 1959-ben készült.



modell:	*Nuffield Universal M 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1962*
LE/kW:	*56/41*
lökettérfogat (cm³):	*3404*
gyártott darabszám:	–



Nuffield Universal M 4 Összkerék

Az M 4-es Nuffield-modellt összkerékmeghajtású kivitelben is előállították csekély darabszámban. A jármű szintén a BMC konszern teherautó gyártásából származó vízhűtéses, négyhengeres dízelmotorral rendelkezett. A felettébb meggyőző, nagy kerekei révén erősnek ható traktort erőleadó tengellyel, szíjtárcsával és 1200 kg-os emelőerővel rendelkező hidraulikával szerelhették fel. A képen egy szépen restaurált, 1958-ban gyártott jármű szerepel.

modell:	*Nuffield Universal M 4 Allrad*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1962*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm³):	*3404*
gyártott darabszám:	–

Franciaország – sok kis gyártó

Daloz Typ Kira

A francia traktoripar elsősorban könnyebb járműveket gyártó cégekből állt, mivel a francia gazdaságok általában elég kicsik, gazdáik pedig többnyire szegények voltak. Az itt látható Kira típusú motoros kaszálógépet az 1950-es évek alatt kisszériában gyártották. Az egyszerű járművet egy vízhűtéses, egyhengeres, Chaise típusú porlasztós motor hajtotta. Az 1957-ben készült kaszálógép merev tengellyel, illetve egy dinamó által működtetett szíjtárcsával rendelkezett.

modell:	*Daloz Typ Kira*
évjárat/gyárt. időszak:	*50-es évek*
LE/kW:	*10/7,3*
lökettérfogat (cm³):	*680*
gyártott darabszám:	–





Farmall FC

Az International Harvester Company Franciaországban, Saint Dizierben is rendelkezett egy gyárral, amelyben 1950-től elsősorban a C-modellsorozatot, a könnyű traktorokat állították elő. A Franciaországban gyártott IH-vontatók az „F" jelölést kapták. Az FC-modell egy úgynevezett Row-crop vagy kapásnövény-vontató volt, állítható nyomtávolságú hátsó tengellyel, amelyet egy vízhűtéses, négyhengeres porlasztós motor hajtott. Később egy dízel változat is kapható volt. Négysebességes, hátrameneti fokozattal ellátott váltóval rendelkezett, súlya pedig 1250 kg volt. Ez az FC 1951-ből származik.

modell:	*Farmall FC*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1959*
LE/kW:	*22/16,1*
lökettérfogat (cm³):	*2010*
gyártott darabszám:	–

Farmall Super FCD

A Super FCD egy tipikus széles, illetve állítható nyomtávolságú, amerikai gyártásmódban készült traktor volt, amely elsősorban soros művelésre, illetve bármilyen földmunkára alkalmas volt. Az 1300 kg-os nehéz Super FC-ben egy vízhűtéses, négyhengeres dízelmotor működött, valamint egy négysebességes váltó, amelynek sebessége 3,8 és 16,7 km/óra között mozgott. 1959-ben a Super FC-t újabb, az európai viszonylatoknak jobban megfelelő típusokkal helyettesítették. A képen szereplő FC 1953-ból származik.

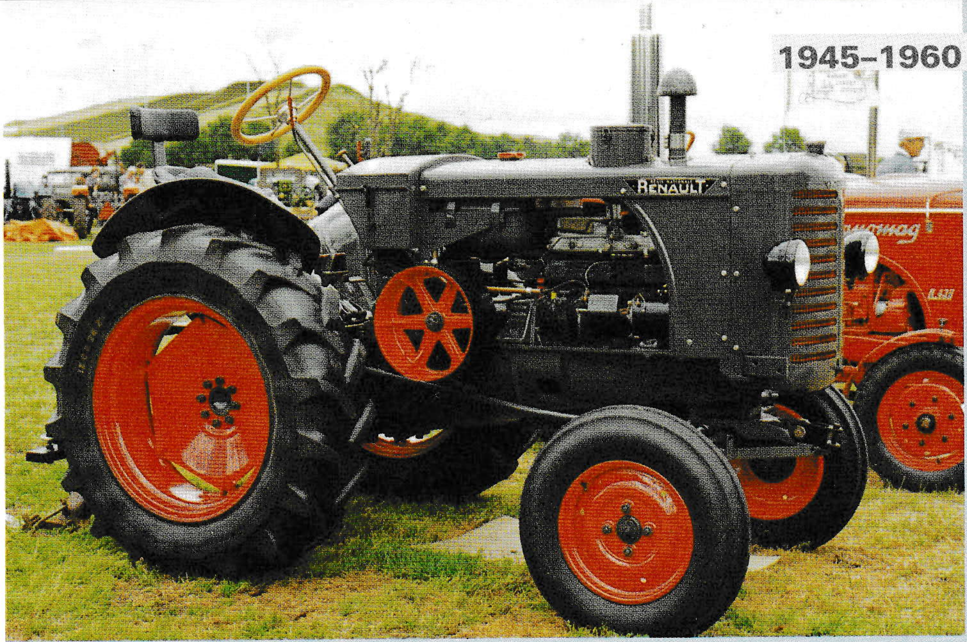
modell:	*Farmall Super FCD*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1959*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*2371*
gyártott darabszám:	–



Le Percheron T 25 R

A német Lanz égőfejes D 7506-os Bulldogtól kismértékben eltérő, Franciaországban készült 25 LE-s Bulldog gyártását kevéssel a második világháború kitörése előtt, licenc alapján a colombesi SNCAC vállalat kezdte meg. 1947-ben újból felvették gyártását – a német összeomlás következtében, háborús kárpótlás nevében licencdíj nélkül – Le Percheron néven Soissonban. Itt egy szép, 1948-as jármű látható.

modell:	*Le Pecheron T 25 R*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1955*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm³):	*4767*
gyártott darabszám:	*3000*





Renault R 7012

1951-től a Renault-traktorokat Perkins- vagy Hercules-dízelmotorral szerelték fel, amelyeket licenc alapján a Hispano-Suiza gyártott. A bevált R 3042-es modellből még abban az évben kifejlesztették az R 7012-t, amely egy vízhűtéses, négyhengeres Perkins-dízelmotorral működött. Négysebességes váltója azonos volt az R 3042-ével. A modell, elődjeihez hasonlóan teljes elektronikával, előizzító berendezéssel, kétsebességes erőleadó tengellyel, illetve hidraulikával rendelkezett. Ez a szép jármű oldalsó szíjtárcsával 1951-ben készült.

modell:	*Renault R 7012*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1956*
LE/kW:	*42/30,7*
lökettérfogat (cm³):	*3176*
gyártott darabszám:	–



Renault R 3042

A Párizs melletti Billancourt székhelyű Renault cég a legnagyobb francia traktorgyártó. A katonai vontatógépek alapján már 1919-ben elkészültek az első traktorok. Miután 1933-ban beépítették az első dízelmotort, 1937-ben Le Mansba helyezték át a gyártás székhelyét. 1945 után államosították a vállalatot, majd bevezették az R 3042-es modellt. Benzinnel vagy petróleummal működő négyhengeres porlasztós motorja volt, 1825 kg-ot nyomott, és egy négysebességes váltóval, valamint maximum 21,6 km/órás végsebességgel rendelkezett. Itt egy 1949-es, svájci, kiváló állapotban megőrzött traktor látható.

modell:	*Renault R 3042*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1952*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2384*
gyártott darabszám:	–

Renault D 35

1956-ban a Renault Művek piacra dobta az első D szériás modelljét. Ezt a modellt rövid időn belül négy különböző teljesítményben gyártották le. Minden jármű igény szerint víz- vagy léghűtéses motorral volt kapható. A legerősebb az 1485 kg-os D 35-ös típus volt, amely léghűtéses, háromhengeres MWM AKD 12 D-dízelmotorral rendelkezett. Három hátrameneti fokozattal ellátott, 12 sebességes felezős váltóval volt felszerelve, amely 0,6 és 20,9 km/óra közötti sebességre volt képes. Itt egy 1958-as példány szerepel.



modell:	*Renault D 35*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*36/26,4*
lökettérfogat (cm³):	*2715*
gyártott darabszám:	–

Renault Super 3 D

A Mannheimi Motor Műveknek köszönhető együttműködés révén az 1950-es évek végén bemutatták a Renault víz- illetve léghűtéses Super-modellsorozatát. A Super 3 D egy közvetlen befecskendezős, kéthengeres, négyütemű dízelmotorral volt felszerelve. A középnehéz vontató tíz előremeneti és két hátrameneti 0,8 és 21,3 km/óra közötti sebességfokozattal, valamint 10-28-as hátsó kerekekkel és 1580 kg súllyal rendelkezett. A traktor 1960-ban készült.



modell:	*Renault Super 3 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1965*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*1810*
gyártott darabszám:	–



Renault Super 7 D

Az ugyanabban az időben bemutatott második legerősebb traktor, a Super 7 D ezzel ellentétben egy vízhűtéses, háromhengeres Perkins-dízelmotorral működött, amely maximális teljesítményét 2150/perc fordulatszámon érte el. Ez is két hátrameneti fokozattal ellátott tízsebességes felezős váltóval rendelkezett, 0,9 és 25,2 km/óra közötti sebességgel. Az erős gép 1660 kg-ot nyomott és 11-28-as hátsó kerekekkel rendelkezett. A képen egy szépen restaurált, 1960-as traktor látható.

modell:	*Renault Super 7 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1965*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2502*
gyártott darabszám:	–

Vierzon FV 1

A Vierzonban lévő SVF cég már a háború előtt gyártott a Lanz-Bulldog példájára egyhengeres, égőfejes motorú mezőgazdasági vontatókat. 1947-ben újfent megkezdődött a traktorgyártás, amely technikailag alig különbözött a háromváltós, háború előtti modellektől. Csupán a burkolat módosult. Továbbra is kaphatóak voltak a mezőgazdasági munkákra alkalmas vaskerekes járművek, illetve a légtömlős változatú közúti traktorok.



modell:	*Vierzon FV 1*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1950*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*12760*
gyártott darabszám:	–



Vierzon 302

1950-ben a Vierzon egy új sorozatot mutatot be, amely egyelőre a 40 LE-s 401-es és a 3 LE-s 302-es típusból állt. A háború utáni mo delleknél a benzinnel történő indítást eg kurbli tette lehetővé, az elektromos világítás pedig a szériafelszereltséghez tartozott A 302 – itt egy sárvédőkkel és fellépőkkel fel szerelt 1953-as jármű látható – súlya 2440 kg hátsó kerekei 12,75-24-es méretűek voltak.

modell:	*Vierzon 302*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1956*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*5346*
gyártott darabszám:	–



Vierzon 302

Az égőfejes Vierzon 302 – itt egy 1951-es, légtömlős kivitelű mezőgazdasági traktor szerepel – ötsebességes váltóval és 3,5 és 20 km/óra közötti sebességgel rendelkezett. Az egyhengeres, kétütemű izzófejes dízel 800/perc fordulatszámon érte el maximális teljesítményét. Gyártása a Le Creusot Művekben zajlott.

modell:	*Vierzon 302*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1956*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*5346*
gyártott darabszám:	–

Vierzon 201

Az SFV (Société Française de Matériel Agricole et Industriel de Vierzon) vállalat 1953-tól egy könnyű traktort kínált a 201-es típussal. Ez egy új karosszériás, könnyen kezelhető kis traktor volt, szériában elektromos önindítóval és hidraulikus emelővel felszerelve Franciaországban kategóriájának legsikeresebb modellje lett, mive lehetővé tette a francia kisgazdálkodók számára, hogy francia gyártmánnyal motorizálják gazdaságaikat. Az 1100 kg-os 201-es vízhűtéses, négyhengeres féldízel kivitelben, keskeny nyomtávolsággal volt kapható. Benzinnel indult, majd felmelegedés után dízel üzemmódban működött. Ötsebességes váltója 19 km/órás végsebességet tett lehetővé. Itt egy 1956-os jármű látható.

modell:	*Vierzon 201*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1959*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*3209*
gyártott darabszám:	–



Vierzon 551

1951-ben az 551-es modellel elkészült a gyártó legnagyobb izzófejes vontatója. A traktort csak az 1956-os 552 típusú, 57 LE-s, csupán 33 példányban rendelésre gyártott traktor múlta felül. A Luneville Művekben készített 551-es 3650 kg nehéz, 3450 mm hosszú volt és hátramenettel ellátott ötsebességes váltóval rendelkezett. Az itt szereplő traktor 1951-ből származik.

modell:	*Vierzon 551*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1956*
LE/kW:	*52/38,1*
lökettérfogat (cm³):	*12 760*
gyártott darabszám:	–





Vierzon 401

A 40 lóerős, rikító zöld fényezésű, sárga felnikkel felszerelt 401-es típus a nehéz modellek közé tartozott. A 3300 kg-os traktor maximális teljesítményét 630/perc fordulatszámon érte el. A járműveket a Bageres de Bigorre Művekben gyártották. A 401-es egy ötsebességes váltóval is rendelkezett. Itt egy szépen restaurált 1951-es vontató szerepel.

modell:	*Vierzon 401*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1952*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*10 335*
gyártott darabszám:	–

Vierzon 551

Itt egy 1951-es, hagyományos zöld-sárga fényezésű, tökéletesen felújított Vierzon 551-es izzófejes Bulldog látható. Ezeket a nagy gépeket majdnem kizárólag csak bérmunkákra szánták, mivel velük a cséplőgépeket és a magasnyomású szalmapréseket hajtották. Vierzon az elavult egyhengeres motorokkal azonban már nem tudott sokáig megmaradni a piacon. Az 1950-es évek második felében megindult a hanyatlás. A helyzet akkor sem javult, amikor a Case vállalat átvette a céget, ezért likvidálni kellett az üzemet.

modell:	*Vierzon 551*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1956*
LE/kW:	*52/38,1*
lökettérfogat (cm³):	*12 760*
gyártott darabszám:	–





Vierzon 402

1952-ben jelent meg először a Bageres de Bigorre gyárban készített nagyobb teljesítményű, Vierzon 402-es izzófejes vontatója. Ez váltotta le az addigi 401-es típust. Súlya 3350 kg, hátsó kerekei 12,75-28-as méretűek voltak. Ez a jármű is egy ötsebességes váltóval rendelkezett. Kérésre egy hárompontos felfüggesztésű hidraulikával is felszerelték. Az elektromos önindító ezzel szemben szériatartozék volt. Ez a Vierzon 402-es 1952-ben készült.

modell:	*Vierzon 402*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 335*
gyártott darabszám:	–



Olaszország – Dél-Európa traktorai

Landini L 25

Az olasz Landini cég a háború után is folytatta az izzófejes Bulldogok gyártását. A mannheimi Lanz-Bulldogokhoz hasonlóan, egyhengeres, kétütemű eljárás szerint működtek. Német példaképükkel ellentétben a hűtő a traktor homlokzatán, míg a ventilátorral hajtott szíj mögötte helyezkedett el. Az L 25-ös hátrameneti fokozattal ellátott négysebességes váltóval volt felszerelve. A háború után készült traktorok – itt egy 1947-es L 25 látható – klasszikus izzófejes, fekvő hengerrel rendelkező gépek voltak.

modell:	*Landini L 25*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1956*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm^3):	*7222*
gyártott darabszám:	–

Landini L 35

A háború utáni izzófejes Landini-traktorok 25, 35, 45 és 65 LE-s gépek voltak. Az L 35-ös felső középkategóriás erős jármű maximális teljesítményét 730/perc fordulatszámon adta le. Ezek a vontatók általában benzinnel indultak, majd felmelegedés után dízel üzemmódra váltották őket. Az L 35 1750 kg-ot nyomott, sebessége 3 és 16 km/óra között mozgott. Ez a szépen felújított jármű 1954-ben készült. A Landini-traktorok izzófejes motorjai is elavultak, ezért 1956 márciusától új dízeltraktorok kerültek eladásra.



modell:	*Landini L 35*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1956*
LE/kW:	*29/21,2*
lökettérfogat (cm^3):	*7222*
gyártott darabszám:	–



Fiat Typ 600

A turini székhelyű Fiat Művek 1918-ban mutatta be első, tüzérségi vontatóból kifejlesztett traktorát. A következő években a cég főleg belföldön működött, majd 1932-ben nagy sikert aratott egy modern lánctalpas traktorral. 1948-ban építették meg először a 600-as modellt, amely egy kisebb gazdaságokra alkalmas kompakt, vízhűtéses, négyhengeres, négyütemű porlasztós motorral felszerelt, 1200 kg-os traktor volt. A képen egy szépen restaurált, kagylóhéjszerű sárvédős, 1948-ban készült jármű szerepel.

modell:	*Fiat Typ 600*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1956*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm^3):	*2270*
gyártott darabszám:	–

Landini Landinetta

Az először 1956-ban bemutatott Landinetta kisvontató volt az első, amely az ú vízhűtéses, fekvő egyhengeres, kétütemű 15 LE-s, saját gyártmányú dízelmotorra rendelkezett. Ahhoz, hogy 1300/perc fordulatszámon elérje a 18 LE-t, egy Roots-ventilátorra volt szükség. A traktor súlya 1300 kg volt, és hátramenettel ellátott ötsebességes váltóval rendelkezett, amely 3-22 km/órás sebességre volt képes. A jármű 10-28-as méretű hátsó kerekekkel volt felszerelve. Itt egy 1957-ben gyártott traktor látható.



modell:	*Landini Landinetta*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1961*
LE/kW:	*15–18/11–13,2*
lökettérfogat (cm^3):	*1236*
gyártott darabszám:	–

Fiat Typ 80 R

A 80 R típusú nehéz Fiat kerekes traktort olyan területekre tervezték, ahol kedvezőtlen munkafeltételek mellett nagy teljesítményre volt szükség. A Fiat 604-es 70 C típusú hernyótalpas traktor vízhűtéses, négyhengeres, négyütemű dízelmotorjával rendelkezett. 3550 kg-os óriás volt, motorja 1650/perc fordulatszámon érte el csúcsteljesítményét. Ötsebességes, hátramenettel ellátott váltóval volt felszerelve, sebessége 2,4 és 25 km/óra közötti. Hátsó kerekeinek mérete 16,9-34. A traktor 1960-ban készült.



modell:	*Fiat Typ 80 R*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1960*
LE/kW:	*80/58,6*
lökettérfogat (cm^3):	*6874*
gyártott darabszám:	–

Fiat 221 R

A „La piccola" nevű kisvontató különféle kivitelben létezett. A 211 R standard és a kis 251 R összkerék-meghajtású változat mellett kis darabszámban elkészült a keskeny nyomtávolságú 221 R típus is. A teljesítmény növelése érdekében a kéthengeres, négyütemű dízelmotor fordulatszámát megemelték 2330/percre. Itt egy ilyen, 1957-es jármű szerepel.

modell:	*Fiat 221 R*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1135*
gyártott darabszám:	–





SAME 240 4 M

A SAME hamar specializálódott az összkerék-meghajtású traktorok gyártására, amelyek révén hosszabb távon monopolhelyzetbe került. A SAME 240 4 M az első ilyen traktor volt 1958-ban, amely egy új sorozatot indított el. A hátsókerék-meghajtású vontató léghűtéses, kéthengeres dízelmotorral rendelkezett, valamint maximum 2000/perc fordulatszámmal. Súlya 1860 kg. A képen az első gyártási évből származó traktor látható.

modell:	*SAME 240 4 M*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1962*
LE/kW:	*42/30,7*
lökettérfogat (cm³):	*2492*
gyártott darabszám:	–

SAME 450 V

Az erős SAME 450 V léghűtéses, négyhengeres V-dízelmotorral és 2000/perces fordulatszámmal rendelkezett. A jármű 1730 kg volt, 11-28-as hátsó kerekekkel és egy hátramenetes hatsebességes váltóval volt felszerelve, sebessége 1,3-29,4 km/óra. Viszonylag nagy gyorsasága révén kiválóan megfelelt közúti használatra is. Az itt látható traktort 1960-ban gyártották.

modell:	*SAME 450 V*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1963*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3400*
gyártott darabszám:	–





SAME Sametto

Az olasz SAME gyárat az 1930-as évek végén alapították. A háború miatt csak kevés darabszámot gyártott, majd 1948-tól egy kicsi 20 LE-s, kéthengeres vontatóval ért el nagyobb sikereket. 1950-től kibővítették a kínálatot. Az új modellek léghűtéses, egy-négyhengeres dízelmotorokkal rendelkeztek. A Sametto egy nagyon fordulékony, léghűtéses, egyhengeres dízelvontató volt, ötsebességes váltóval felszerelve. Ez a szép jármű 1957-ből származik.

modell:	*SAME Sametto*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1962*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1245*
gyártott darabszám:	–

Fiat 211 R

A 211 R típusú „La piccola" nevezetű Fiat-traktor váltotta le az elavult 600-as modellt. Közbenső tengelye révén szállító traktorként működött, és egy vízhűtéses, kéthengeres, 614-es Fiat-dízelmotorral volt felszerelve, amely maximális teljesítményét 2200/perc fordulatszámon érte el. Ez a 820 kg-os modern kistraktor kifejezetten könnyűnek számított, amely a legkisebb gazdaság számára is megfelelt. 9-24-es hátsó kerekekkel és két hátramenettel ellátott hatsebességes váltóval rendelkezett. Sebessége 1,9 és 20,3 km/óra között mozgott. Állítható nyomtávolságának köszönhetően vetési munkákra is alkalmas volt.

modell:	*Fiat 211 R*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1960*
LE/kW:	*18/13,2*
lökettérfogat (cm³):	*1135*
gyártott darabszám:	–



Steyr – a célkereszt jegyében



Steyr 180

Ausztria legjelentősebb traktorgyára, Steyr Művek 1945-ben kezdte meg a trak torgyártásban és teherautó-gyártásba egyaránt használatos robusztus, egysze rűen előállítható dízelmotoros sorozatát 1947-ben bemutatták az első háború utá ni, osztrák 180-as modellt. Egy kompak és modern, rövid tengelytávú jármű volt kéthengeres, négyütemű, vízhűtése előkamrás dízelmotorral felszerelve. Hát ramenettel ellátott ötsebességes váltój 24,4 km/órás maximális sebességet tet lehetővé. Itt egy 1950-es traktor szerepel

modell:	*Steyr 180*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1950*
LE/kW:	*26/19*
lökettérfogat (cm³):	*2661*
gyártott darabszám:	*összesen 25 302*



Steyr 80

A Steyr 80 típusú kistraktor a Steyr Művek következő projektje volt, amelyet 1949-ben valósítottak meg. Ezzel a második nagyszériában gyártott osztrák traktorral a kisüzemeket és a mezőgazdasági kistermelőket célozták meg. Egyhengeres dízelmotorja közvetlenül a háború után kifejlesztett sorozatból származott. A Steyr 80 szériában négysebességes, kérésre ötsebességes, hátramenettel ellátott váltóval volt felszerelve. Az elnyűhetetlen veteránok még ma is szolgálnak.

modell:	*Steyr 80*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1964*
LE/kW:	*13/9,5*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*összesen 45 068*

Steyr 84 a

1956-ban bemutatták a kifejezetten exportra gyártott, módosított 84 a modellt. Alapjában a Steyr 80-as átalakított verziójáról volt szó, nagyobb kerekekkel, jobb felszereléssel és elegánsabb motorháztetővel. Magasabb kerekeinek köszönhetően nagyobb talajtól való távolságot értek el, amely a földművelési munkák során jelentett előnyt. Itt egy pontosan restaurált, 1960-as traktor látható.

modell:	*Steyr 84 a*
évjárat/gyárt. időszak:	*1956–1964*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*19 796*





Steyr 180

1950-től 1600/perces fordulatszám révén 4 LE-vel megemelték a Steyr 180-as motortel jesítményét. Ezenkívül a bevált, közepes, il letve nagyobb gazdaságokra tervezett trak tor változatlan maradt. Nagy vonóerejű uni verzális traktor volt, amely 1800 kg-os súllyal, valamint szíjtárcsával, erőleadó ten gellyel, kaszameghajtóval, kormányfékke és további tartozékokkal rendelkezett 1950-től felár ellenében tetővel és saját gyártmányú hidraulikával is rendelhető volt Itt egy tetővel ellátott, 1953-as jármű látható

modell:	*Steyr 180*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1953*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2661*
gyártott darabszám:	*összesen 25 302*



Steyr 80 a

A Steyr 80 a nagy 8-36-os hátsó kerekekkel volt felszerelve, amely különösen alkalmassá tette a kapásnövények megművelésére, földművelési munkákra, valamint a sík területek gondozására, ahol nem mérvadó az alacsony súlypont. Magas kerekeinek köszönhetően a 80 a típus nagy talajtól való távolsággal rendelkezett, és nagyobb vonóerővel, mint a 80-as standard modell. Máskülönben messzemenően azonos volt a standard vontatóval. Itt egy gyönyörűen felújított 1950-es jármű látható.

modell:	*Steyr 80 a*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1956*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*14 357*



Steyr N 180 a

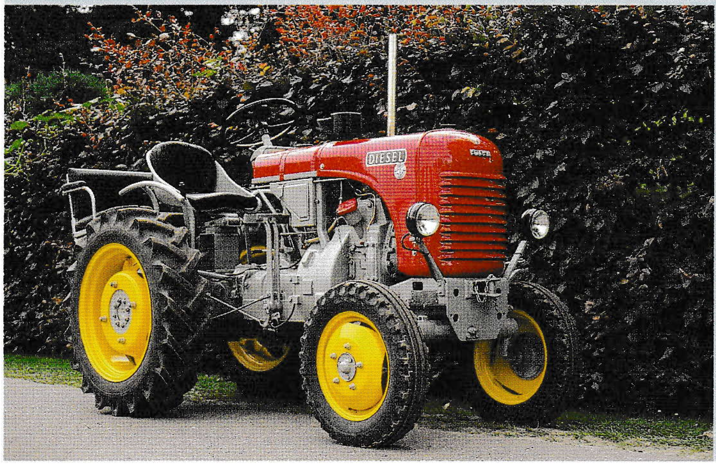
Ez a középnehéz traktor a sikeres 180-as modellből jött létre, amelynek súlypontja és vezetőülése jóval alacsonyabban volt. A traktor, amelynek létrejötte a sikeres Ferguson-traktoroknak köszönhető, csak 1580 mm magas volt, ellentétben a 2060 mm-es 180 a-val. Ez inkább a hegyoldalakon volt előnyösebb. Vízhűtéses, kéthengeres, Steyr WD 213-as dízelmotorral rendelkezett, amely már évek óta bizonyított. Kérésre a hatsebességes traktort motoros erőleadó tengellyel is felszerelték.

modell:	*Steyr N 180 a*
évjárat/gyárt. időszak:	*1959–1963*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2661*
gyártott darabszám:	*3715*

Steyr 80 S

A keskeny nyomtávú Steyr 80 S a szőlő- és gyümölcstermesztésre tervezett standard traktor alapján készült. Majdnem teljesen azonos volt a 80-as modellel, kivéve a 850, illetve 865 mm-es nyomtávolságot, az első tengelyt, egyes kormányzási alkatrészeket, a hidraulikát és a hátsó tengelyt. A jármű súlya 1180 kg, 8-24-es hátsó kerekekkel, illetve kérésre hidraulikával is rendelkezett. Itt egy 1960-as példány látható.

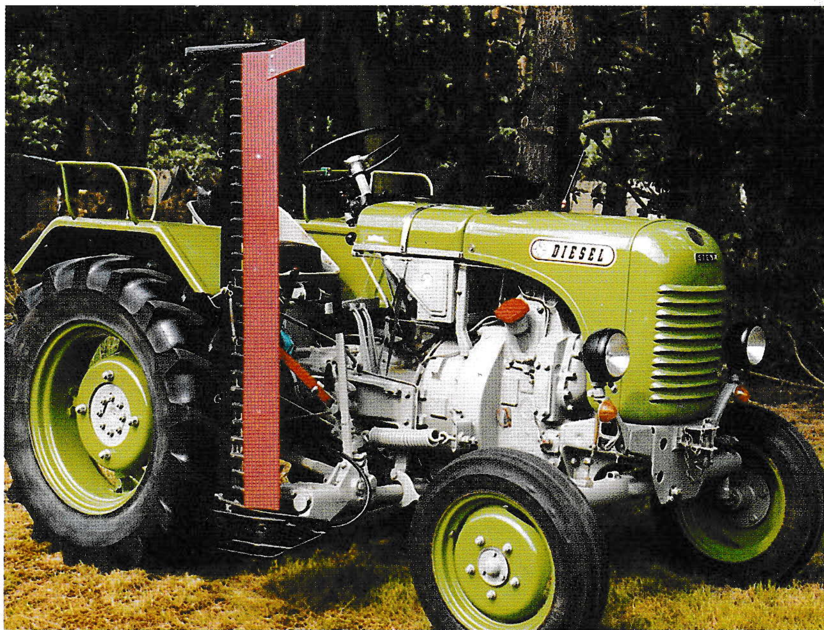
modell:	*Steyr 80 S*
évjárat/gyárt. időszak:	*1951–1963*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*367*



Steyr 80

A Steyr 80 egy nagyon szolid, robusztus, hosszú életű traktor volt, amely minimális karbantartást igényelt. A vevők körében nagyon közkedvelt volt, amelyet hosszú gyártása igazol. A Steyr 80-as típus szériafelszereltségébe beletartozott az elektromos önindító; emellett rendelkezett differenciálzárral, kormányfékkel és erőleadó tengellyel. A kaszameghajtó, függetlenül az erőleadó tengelytől, ki- és bekapcsolható volt.

modell:	*Steyr 80*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1964*
LE/kW:	*15/11*
lökettérfogat (cm³):	*1330*
gyártott darabszám:	*45 068*





Steyr 185

A Steyr 185 egy erős, felsőkategóriás dízeltraktor volt, amelyre sok osztrák nagyüzem várt már. Az 1954 tavaszától kínált erőteljes jármű vízhűtéses, háromhengeres dízelmotorral és szériában hátramenettel ellátott hatsebességes váltóval rendelkezett. Kérésre hétsebességes váltóval, valamint motoros erőleadó tengellyel és Steyr-hidraulikával is felszerelték. A traktor súlya 2700 kg volt, és hétsebességes kivitelben 24 km/órás csúcssebességet ért el. Az itt látható tetővel ellátott jármű 1958-ban készült.

modell:	*Steyr 185*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3991*
gyártott darabszám:	*1006*

Steyr 185

A Steyr 185 – itt egy 1955-ben készült, tetővel rendelkező jármű szerepel – pontosan megfelel a nehéz, erőleadó tengellyel dolgozó gépek, különösen a cséplő- és aratógépek munkájának segítéséhez. Ebből a célból a 185-ös típust majdnem mindig motoros erőleadó tengellyel szerelték fel. A jármű a nagy erőt igénylő, mezőgazdasági és szállítási munkákra is kiválóan alkalmas volt.

modell:	*Steyr 185*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1958*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3991*
gyártott darabszám:	*1006*



Steyr 280

Az 1952-től kapható 60 LE-s 280 típusú Steyr úgymond a legjobb, teljesítményileg csúcsminőségű volt a Steyr-traktorok között. A „traktorok királyának" nevezték és a 3100 kg nehéz óriás betartotta ígéretét. A Steyr építőszekrény-elv szerint készített dízelmotor négy hengerrel rendelkezett, amely maximális teljesítményét 1650/perc fordulatszámon érte el. Elsősorban nagyüzemek számára gyártották, illetve sűrített levegőjű fékberendezése révén közúti forgalomban is alkalmazták. Ötsebességes váltója a szériafelszereltséghez tartozott; kérésre hét előremeneti fokozattal is rendelhető volt. Itt egy 1952-es jármű látható.

modell:	*Steyr 280*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1957*
LE/kW:	*60/43,9*
lökettérfogat (cm³):	*5322*
gyártott darabszám:	*826*





Steyr 185 a

A hiányzó teljesítményrést az 1958-tól kapható 185 a-modell töltötte be a Steyr Műveknél. A Steyr 185-ös WD 313 háromhengeres motorjának teljesítménye a fordulatszám növelésével 55 LE-re nőtt, amely nem hagyott kívánnivalót maga után. Ez az erősebb változat a szériában rendelkezésre álló hat sebesség mellett hét, ill. kilenc sebességfokozattal, az utóbbi esetében két hátrameneti fokozattal ellátva – is kapható volt. 13-30-as hátsó kerekekkel volt felszerelve, és a képen szereplő 185 a az első gyártási évből származik.

modell:	*Steyr 185 a*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1967*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*3991*
gyártott darabszám:	*1950*



Lindner L 14

A „gazdabarát" elnevezéssel elterjedt L 14-es Lindner-modell volt a gyártó első, elemes építéssel készült könnyűtraktora. Léghűtéses, V formájú, kéthengeres SD 21-es Warchalowski típusú dízelmotorral rendelkezett, valamint a friedrichshafeni fogaskerékgyár A 5-ös öt előremeneti és egy hátrameneti sebességfokozatú váltójával. Az erőleadó tengely a szériafelszereltséghez tartozott; a hidraulika ezzel szemben felár ellenében volt rendelhető. A kistraktor súlya 940 kg volt, és 8-24-es hátsó kerekekkel rendelkezett. A képen látható példány 1957-ben készült.

modell:	*Lindner L 14*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1959*
LE/kW:	*14/10,2*
lökettérfogat (cm³):	*1020*
gyártott darabszám:	–

Lindner L 20 A

A tiroli Kundl székhelyű Lindner Traktor Művek 1948-ban állította elő első traktorját. Keretes szerkezetű traktor volt, amely 14 LE-s, gőzhűtéses Warchalowski-dízelmotorral volt felszerelve. 1950-ben egy vízhűtéses, Jenbach típusú dízelmotorral szereltek fel egy Lindner-traktort. A gyártó modelljeit kifejezetten zöldterületekre és hegyvidékekre tervezték, és megfelelő kiegészítőkkel, mint például csörlővel volt ellátva. 1953-ban jelent meg a négykerék-meghajtású L 20 A Lindner-modell, fekvő, egyhengeres, JW 20-as, Jenbach típusú vízhűtéses dízelmotorral. Emellett hátsókerék-meghajtású kivitelben is kapható volt. Az L 20-as volt a gyártó legnagyobb egyhengeres vontatója, amely kiváló minőséggel és hosszú élettartammal rendelkezett. A képen szereplő járművet 1955-ben gyártották.

modell:	*Lindner L 20 A*
évjárat/gyárt. időszak:	*1953–1958*
LE/kW:	*20/14,6*
lökettérfogat (cm³):	*1780*
gyártott darabszám:	–

Lindner



Ursus – a varsói medve

Ursus C 45

A varsói Ursus Műveket 1893-ban alapították, amely kezdetben speciális gépeket és szerelvényeket állított elő az élelmiszer- és cukorgyártás számára. Majd következett a fűtés- és vízberendezések, valamint a tűzcsapok és az utcai kutak gyártása. 1902-től foglalkoztak belső égésű motorok készítésével, majd 1913-tól megkezdték a helyhez kötött, főleg az erőművek számára alkalmas, 70-600 LE-s dízelmotorok gyártását. Az első világháború után felvették az International Titan 10/20-as licenc alapú előállítását. Az Ursus által gyártott traktorok az első Lengyelországban készített vontatók voltak. Az 1930-as évek elején bekövetkezett államosítás során mindenféle motorokat, vontatógépeket és főleg fegyveres, ill. páncélozott járműveket kellett gyártani. A háború alatt majdnem teljesen tönkretették az Usus Műveket, míg a mannheimi Lanz Művek keleten alapított, például Breslauban és Poznanban lévő pótalkatrész-raktárai és javítóüzemei egyre nagyobb jelentőséggel bírtak. A termelői berendezések és az ott nagy számban megtalálható vontatók, anyagok és alkatrészek képezték a második világháborúban az Ursus Művek lengyel Bulldog gyártásának alapjait.

Az elpusztított országnak az államosított területek megművelése, ill. az éhínség elkerülése érdekében minél előbb traktorokra volt szüksége. A Lanz mezőgazdasági D 9506-os Bulldogok licenc nélküli utángyártása mellett döntöttek. Az első példányokat már 1947-ben előállították, majd a következő években figyelemre méltó darabszám került le a futószalagokról. A képen egy szép, sűrített levegőjű fékberendezéssel felszerelt, 1954-es jármű látható.



modell:	*Ursus C 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10338*
gyártott darabszám:	*összesen 60 000*

Ursus C 45

Az Ursus Bulldogok ugyanúgy bevált mint az eredeti mannheimi Lanz-gép Pontosan az a gép volt, amelyre a leng gazdának szüksége volt, és amely évti dekig ellenállhatatlanná tette az Ursus B dogot. Itt egy 1948-as szépen restaur rugós első tengellyel és egyenes olda mezzel felszerelt traktor látható.

modell:	*Ursus C 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10338*
gyártott darabszám:	*60 000 összese*





Ursus C 45

Külsőleg néhány módosítást végeztek az Ursus-modellen, illetve saját készítésű alkatrészekkel látták el. Ez a sarkos hátsó sárvédőkben, a szilárd szélvédővel ellátott tetőben, valamint a kényelmesebb vezetőülésben mutatkozott meg.

modell:	*Ursus C 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*összesen 60 000*

Ursus C 45

A D 9506-os Lanz Bulldog alapján gyártott Ursus C 45 felépítésében és külsejében teljesen azonos volt elődjével. Az égőteres motor sem mutatott eltérést. A váltó szintén hat előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkezett. Sebessége 3,3 és 16,7 km/óra között mozgott. A képen szereplő 1949-es traktor szélvédővel, hátsó kerekein sárvédővel és jellegzetes kettős kúppal ellátott kipu góval felszerelt.

modell:	*Ursus C 45*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1955*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*10 338*
gyártott darabszám:	*összesen 60 000*



Bührer – a sokoldalú svájci traktorok



Bührer Spezial TO 4

1950/51-től következett be a Bührer-traktorok három osztályba való felosztása. A legkisebb osztályban volt a „Spezial", mint univerzális és egyedüli traktor kisebb és közepes üzemek számára, illetve mint másodtraktor, nagyobb gazdaságok részére. 1952-től gyártották a TO 4-es modellt, amely a csökkentett motorfordulat-számú, négyhengeres Opel Olympia típusú személyautó porlasztós motorjával, valamint egy hátramenettel ellátott saját gyártmányú, ötsebességes váltóval volt felszerelve, sebessége pedig 3-20 km/óra közötti. A könnyű traktor – itt egy 1954-es szerepel – 1100 kg-ot nyomott, és dupla rugós első tengellyel rendelkezett.

modell:	*Bührer Spezial TO 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1954*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm^3):	*1490*
gyártott darabszám:	*610*



[illegible]rer BD 4

[illegible]946-ban bemutatott Bührer BD 4 volt az új, három modellből álló [illegible] legerősebb traktora. A modellek építőszekrény-elv szerinti, új [illegible]ukciójú, örvénykamrás dízelmotorokkal rendelkeztek, amelye- [illegible]borús okokból fejlesztettek ki, mivel az addigi Ford-, Chevrolet- [illegible] Buick-motorok egyre nehezebben jutottak be a semleges Svájc- [illegible] készült el az első kéthengeres motor 1943-ban, majd végül [illegible]-ban gyártottak egy négyhengeres kivitelt a nagy BD 4-es részé- [illegible]ban a BD 4-es a legnagyobb traktorok közé tartozott, és a leg- [illegible] mezőgazdasági és ipari igénybevételek között is megáll- [illegible]

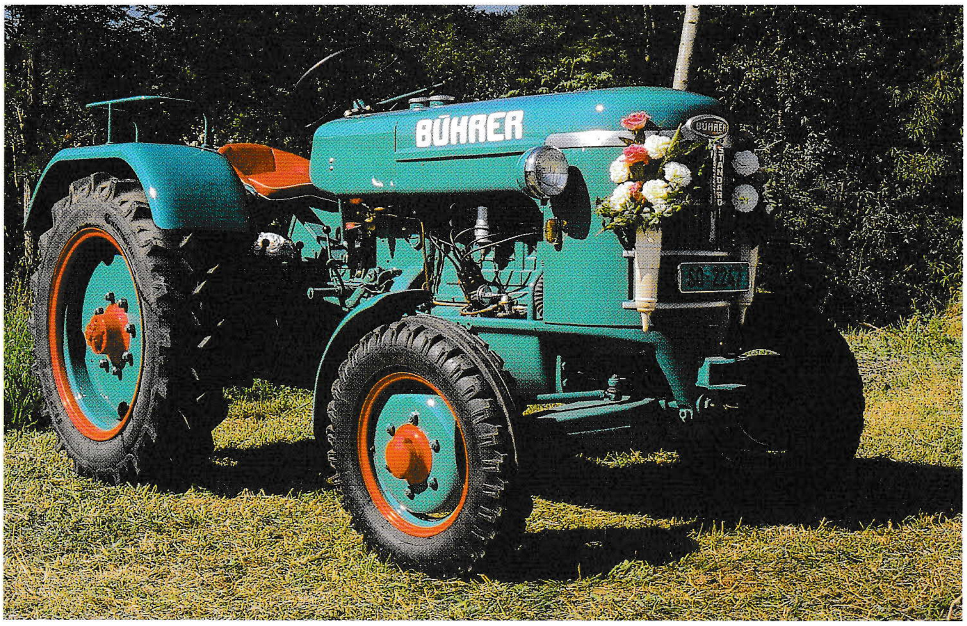
[illegible]	*Bührer BD 4*
[illegible]gyárt. időszak:	*1946–1950*
[illegible]	*55/40,3*
[illegible]fogat (cm^3):	*3920*
[illegible] darabszám:	–

Bührer SO 4

1952-ben a Bührer SO 4-es modelljét csupán kis darabszámban gyártották, amely a friedrichshafeni fogaskerékgyár ötsebességes A 9-es váltója révén különbözött a TO 4-es következő modelltől. Az SO 4-ben a szintén csökkentett teljesítményű négyhengeres Opel Olympia porlasztós motorja működött. A traktor a Bührer Spezial osztályba tartozott. A képen egy oldalkaszás jármű szerepel.

modell:	*Bührer SO 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952*
LE/kW:	*25/18,3*
lökettérfogat (cm^3):	*1490*
gyártott darabszám:	*107*





Bührer MO 6

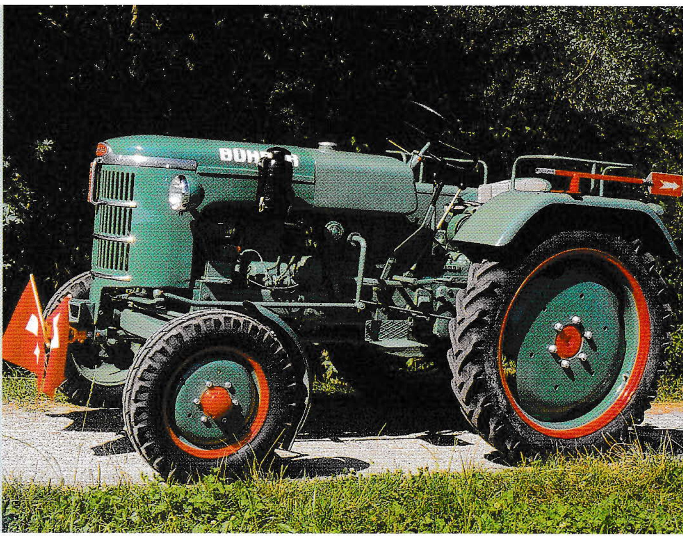
A „spezial" osztály után a „standard" köv kezett, amely szintén közepes és nagyc üzemek számára kínált traktorokat. Közé tartozott az MO 6-os modell is, amely a cs kentett fordulatszámú, hathengeres O Kapitän típusú porlasztós motorral volt szerelve. A motor benzinnel vagy petróleu mal működött. Az MO 6-os modell egy hát menettel rendelkező, ötsebességes váltó volt ellátva. Itt egy 1956-os jármű látható.

modell:	*Bührer MO 6*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1961*
LE/kW:	*40/29,3*
lökettérfogat (cm³):	*2470*
gyártott darabszám:	*60*

Bührer UM 4

Az 1954 óta gyártott Bührer UM 4 az U gyártási sorozatba, és ezzel a gyártó „spezial" elnevezésű osztályába tartozott. A középnehéz traktorban a Mercedes-Unimogtól származó négyhengeres, OM 636-os vízhűtéses dízelmotor működött, amelyet – fordulatszámát tekintve – lecsökkentették a szükséges teljesítményre. Az UM 4 szériafelszereltségéhez tartozó ötsebességes helyett, igény szerint egy tízsebességes váltót is beszereltek. Itt egy 1957-ben gyártott traktor szerepel, tízsebességes váltóval és első erőleadó tengellyel. Ez a kivitel csak négy példányban készült.

modell:	*Bührer UM 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1962*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*1770*
gyártott darabszám:	*1550*





Bührer MFD 4

A középnehéz MFD 4-es Bührer-model „standard" osztályba tartozott, egy bev univerzális traktor, amely nemcsak mezőg dasági munkákra, hanem közúti vontatásra megfelelt – mint ez az 1957-ben gyártott p dány. A jármű választhatóan dízel vagy p lasztós motorral is kapható volt, holott díz motorként egy Ford teherautó négyhenger motorja szolgált. Ezenkívül választani leh tett a gyárilag beépített ötsebességes és Bührer Triplex-váltó között, amely még kiegészítő előremeneti sebességfokozat is rendelkezett.

modell:	*Bührer MFD 4*
évjárat/gyárt. időszak:	*1955–1961*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*3610*
gyártott darabszám:	*2500*

Hürlimann – a traktorok Rolls-Royce-a

Hürlimann D 50

1946-ban a svájci Hürlimann traktorgyár bemutatta az első D 100 típusú dízelvontatóját. A vontatók különleges ismertetőjele, hogy a svájci minőségi traktorok, néhány kivételtől eltekintve, saját gyártmányú vagy megbízás alapján speciálisan előállított alkatrészekből álltak. 1948-ban csatlakozott a D 50-es modell – egy középnehéz, kéthengeres, öt előremeneti és két hátrameneti sebességfokozattal rendelkező, 1580 kg-os traktor. Itt egy 1948-as tökéletesen felújított, oldalkaszás jármű látható. Ez, illetve a gyártó többi modellje is szép formával rendelkezett.

modell:	*Hürlimann D 50*
évjárat/gyárt. időszak:	*1948–1952*
LE/kW:	*28/20,5*
lökettérfogat (cm³):	*2520*
gyártott darabszám:	–





Hürlimann D 100

Az új Hürlimann D 100-as először is egy eredeti Hürlimann-dízelmotorral rendelkezett, amelyet Liengme konstruktőr tervezett. A négyhengeres, vízhűtéses különösen gazdaságosnak és könnyen kezelhetőnek bizonyult. Az oldalán lévő befecskendező fúvókák egyszerűen leszerelhetők voltak. Súlya 1770 kg volt, hátsó sárvédője – mint ennél az 1948-as példánynál – felár ellenében rendelhető volt.

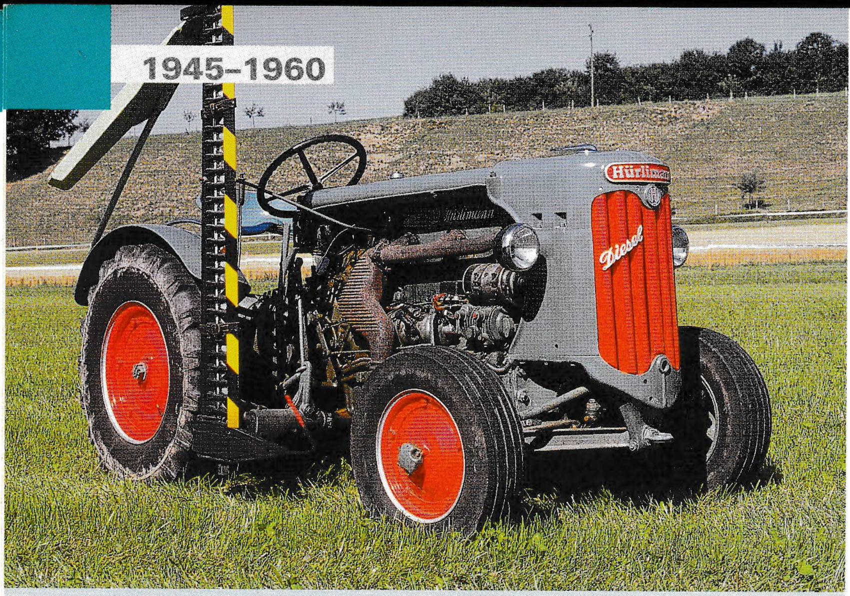
modell:	*Hürlimann D 100*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4019*
gyártott darabszám:	*1465*

Hürlimann H 12

A [illegible] dízel traktor mellett több porlasztós motorral felszerelt modell is volt, amelyek benzinnel vagy petróleummal üzemeltek. Ezekhez tartozott az 1470 kg-os H 12-es modell is, amelyben egy vízhűtéses, négyhengeres porlasztós motor működött. A jármű ezenkívül egy [illegible]sebességes, hátramenettel ellátott váltóval rendelkezett. A képen látható traktort 1949-ben gyártották.

modell:	*Hürlimann H 12*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1955*
LE/kW:	*32/23,4*
lökettérfogat (cm³):	*2400*
gyártott darabszám:	–





Hürlimann D 100

A D 100-as Hürlimann-motorja 450 kg volt, amelyet különböző modellekbe szereltek. A D 100-as elektromos önindítóval, valamint 24 voltos világítással rendelkezett, amelyet egy szabályozó segítségével 12 voltra csökkentettek. A kerekeket, a golyóscsapágyat, az öntvényeket és az elektronikát kivéve, a Hürlimann-traktorok összes alkatrészét a saját üzemükben állították elő. Itt egy szép 1951-es, oldalkaszával felszerelt D 100-as szerepel.

modell:	*Hürlimann D 100*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4019*
gyártott darabszám:	*1465*

Hürlimann D 200

A Hürlimann D 200-as egy időben jelent meg a D 100-as típussal a
acon. Nagyrészt nagyüzemek számára tervezték, ugyanaz a motor h
totta, mint a D 100-t, azonban vele ellentétben hajlított elsőtengelly
nagyobb hátsó kerekekkel és ötsebességes váltóval rendelkeze
Ezenkívül mindkét modell teljesen azonos építésű volt. A D soro
mindegyikébe szabványszerű erőleadó tengely került. A hidrauli
persze a nem hárompontos rendszerű, felár ellenében volt rendelhe
Íme egy 1947-ben készült D 200.

modell:	*Hürlimann D 200*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4019*
gyártott darabszám:	*575*





Hürlimann D 70

1957-ben egy új motorgeneráció jelent meg. Ez a D 70 DS-modell volt, vízhűtéses, négyhengeres dízelmotor, öt helyen csapágyazott forgattyús tengellyel. A következő évben ezzel a motorral szerelték fel a D 65, D 70 és D 90-es modelleket. Külsőleg alig különböztek a traktorok; csak a váltó fokozataiban és a kuplungban voltak eltérések. A D 70-es – itt egy 1959-es oldalkaszával felszerelt jármű szerepel – hátramenettel ellátott hétsebességes váltóval és a motoros erőleadó tengely számára szükséges dupla kuplunggal is rendelkezett.

modell:	*Hürlimann D 70*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1966*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2646*
gyártott darabszám:	–

Hürlimann D 200

A D 100-as típusnál valamivel erősebben dimenzionált D 200-as nemcsak nagyüzemek és bérvállalkozók számára volt alkalmas, hanem közúti vontatónak is kiválóan megfelelt. A vontatóüzem számára sűrített levegőjű fékberendezéssel is ellátták a traktorokat – ennél az 1954-ben gyártott járműnél a sűrített levegő tartálya a bal oldalon található. Pótkocsi használatakor előírás volt a fehér háromszög használata, amelyet a hűtő bal oldalán kellett elhelyezni.

modell:	*Hürlimann D 200*
évjárat/gyárt. időszak:	*1946–1956*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4019*
gyártott darabszám:	*575*





Köpfli Trumpf

Josef Köpfli, a Hürlimann cég volt munkatársa 1949 októberében bemutatta első traktorát. Nagyon tetszetős vontató volt, amely rendelkezett egy szabadalmaztatott fogasléces kormányművel, amely az első kerekek könnyebb irányíthatóságát tette lehetővé, valamint egy újfajta ötsebességes váltóval, mellyel a fokozatok közötti váltás egyszerűbb volt. A hathengeres, porlasztós Chevrolet-motorral felszerelt traktor szériában elektromos önindítóval és 11.25-24-es hátsó kerekekkel rendelkezett. Később a traktorokat négy- vagy hathengeres Perkins típusú porlasztós vagy dízelmotorokkal szerelték fel.

Az 1400 kg-os vontató nyomtávolsága állítható volt. Ezenkívül felszerelhető volt csörlővel, szíjtárcsával, kaszával és további tartozékokkal. Itt egy 1952-es, négyhengeres, Perkins porlasztós motorral ellátott Köpfli-traktor szerepel.

modell:	*Köpfli Trumpf*
évjárat/gyárt. időszak:	*1949–1954*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*3870*
gyártott darabszám:	–

Hürlimann D 80

1954-ben részben átdolgozták a Hürlimann típusprogramját, és a jármű elejét új, lekerekített hűtőráccsal szerelték fel. A D 80-as modell egy középnehéz, vízhűtéses, négyhengeres dízelvontató volt, amely maximális teljesítményét 1880/perc fordulatszámon érte el, és két hátrameneti fokozattal ellátott tízsebességes váltóval volt felszerelve. A duplex hárompontos hidraulika a szériafelszereltséghez tartozott. A képen egy 1955-ös jármű látható.

modell:	*Hürlimann D 80*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1958*
LE/kW:	*30/22*
lökettérfogat (cm³):	*2360*
gyártott darabszám:	–





Hürlimann D 65

Az új D 70 DS típusú dízelmotorral felszerelt, nagy vonóerővel rendelkező traktorokat hosszú ideig kínálták, és Svájcban nagy népszerűségnek örvendtek. A D 65-ös – a képen szereplő szépen felújított 1960-as jármű szélvédővel és szilárd tetővel felszerelt – szintén ezek közé tartozott. A D 70-es modellhez hasonlóan ugyancsak saját gyártmányú hatsebességes váltóval rendelkezett, ellenben egytárcsás kuplunggal, mivel nem volt motoros erőleadó tengelye. A jármű 1525 kg-ot nyomott.

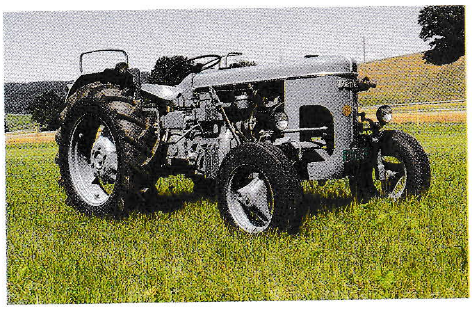
modell:	*Hürlimann D 65*
évjárat/gyárt. időszak:	*1958–1966*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2646*
gyártott darabszám:	–

Köpfli Typ JK

1954-ben jelent meg a piacon a Köpfli JK. A traktor egy kevésbé körülményes szerkesztésű első tengellyel és egy hatsebességes oldalváltóval rendelkezett, amely, mint eddig, kuplung nélkül működött. A JK-modell Perkins, Daimler-Benz, Ford és Opel típusú dízel- vagy porlasztós motorral volt rendelhető. Súlya – felszereléstől függően – 1300 és 1550 kg között mozgott. Itt egy 1955-ös kaszával, ill. hathengeres Opel Kapitän típusú porlasztós motorral felszerelt traktor szerepel.



modell:	*Köpfli Typ JK*
évjárat/gyárt. időszak:	*1954–1960*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*2605*
gyártott darabszám:	–



Vevey 583 D

A svájci Vevey céget 1895-ben alapították, amely először vízturbinák, pumpák és kompresszorok előállításával és általános gépgyártással foglalkozott. 1936-ban készült el az első, V2 típusú 25 LE-s traktor. Az újszerű burkolatú 583-as modellt 1952-től gyártották, és különféle motorokkal volt kapható, miközben az 583 D modellbe a háromhengeres, közvetlen befecskendezős Perkins P 3-as dízelmotort szerelték. Az 583-as hátramenettel ellátott ötsebességes váltóval rendelkezett, súlya 1450, hátsó kerekei 12-24 méretűek voltak. A kétsebességes erőleadó tengely a szériafelszereltséghez tartozott. Az itt látható traktor 1955-ben készült.

modell:	*Vevey 583 D*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1956*
LE/kW:	*35/25,6*
lökettérfogat (cm³):	*2360*
gyártott darabszám:	*több mint 500*

Bolinder – Munktell és Volvo – minőség Svédországból

Bolinder-Munktell BM 10

A svéd Bolinder és Munktell cég egymástól függetlenül vasúti tartozékokat, gőzgépeket és belső égésű motorokat gyártott, majd 1932-ben egyesültek. A vállalat 1947-ben elkészítette a könnyű BM 10 típusú, álló, kéthengeres, izzófejes dízelmotorú mezőgazdasági vontatóját, amely azonban nem hasonlított a német Lanz konstrukcióhoz. A traktor 28 cm széles, felettébb keskeny motorháztetővel rendelkezett, amely nagyon hasonlított a háború utáni német féldízel Bulldogokra. A könnyen kezelhető vontató súlya 1300 kg volt, illetve 10-28-as hátsó kerekekkel rendelkezett. Öt előremeneti, egy hátrameneti sebességfokozattal volt felszerelve, valamint állítható nyomtávolsággal. Ezek a járművek nemcsak Skandináviában voltak népszerűek, hanem főleg Franciaországban is. A képen szereplő példány 1949-ből származik.



modell:	*Bolinder-Munktell BM 10*
évjárat/gyárt. időszak:	*1947–1952*
LE/kW:	*23/16,8*
lökettérfogat (cm³):	*2715*
gyártott darabszám:	–

Bolinder-Munktell-Volvo T 21

1950-ben a Bolinder-Munktell egyesült a göteborgi Volvo AG-vel, majd ugyanabban az évben bemutatták a jóval erősebb benzin-petróleum T 21-es vontatót, amely szintén kéthengeres, kétütemű, izzófejes dízelmotorral rendelkezett. A kanóc segítségével indított izzófejes motor körülbelül tíz percet vett igénybe. A jármű súlya – itt egy 1950-ben gyártott látható – 2600 kg volt, 13-30-as hátsó kerekekkel rendelkezett, ötsebességes váltója pedig 20,5 km/óra sebességet tett lehetővé.

modell:	*Bolinder-Munktell-Volvo T 21*
évjárat/gyárt. időszak:	*1950–1952*
LE/kW:	*45/32,9*
lökettérfogat (cm³):	*4500*
gyártott darabszám:	–





Bolinder-Munktell-Volvo BM 55

A gyártó 1952-ben leállította az izzófejes dízelmotorok gyártását, és áttért a közvetlen befecskendezés szerint működő dízelrendszere. Az új motorral rendelkező traktorok között volt a nehéz, háromhengeres BM 55-ös traktor, ötsebességes váltóval és 2950 kg súllyal. Fordulatszámtól függően 51 és 55 LE között teljesített, mellyel nemzetközileg is az élcsoporthoz tartozott. Több mint 28 km/órás csúcssebessége közúti szállítmányozásra is alkalmassá tette. Ez a BM 55-ös az első gyártási évből származik.

modell:	*Bolinder-Munktell-Volvo BM 55*
évjárat/gyárt. időszak:	*1952–1959*
LE/kW:	*55/40,3*
lökettérfogat (cm³):	*4488*
gyártott darabszám:	–